

## CUMHURİYET DÖNEMİNDE SOSYAL VE İKTİSADİ BİR VASITA OLARAK GAR BİNALARI (YERKÖY ÖRNEĞİ)<sup>1</sup>

### RAILWAY STATIONS AS A SOCIAL AND ECONOMIC FACILITY IN THE REPUBLICAN PERIOD (YERKÖY EXAMPLE)

**GAMZE BENDİ**

Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi/Sosyal Bilimler  
Enstitüsü/ Sanat Tarihi  
[gamzebendi@gmail.com](mailto:gamzebendi@gmail.com)

ORCID: 0000 0002 2019 3909

**SAVAŞ MARAŞLI**

Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi  
Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü  
[savasmarasli@nevsehir.edu.tr](mailto:savasmarasli@nevsehir.edu.tr)

ORCID: 0000-0002-6685-9438

#### ÖZ

#### ABSTRACT

##### Geliş Tarihi:

03.04.2024

##### Kabul Tarihi:

16.08.2024

##### Yayın Tarihi:

29.12.2024

##### Anahtar Kelimeler

Yozgat,  
Cumhuriyet  
Dönemi,  
Demiryolları,  
Gar binaları,  
Yerköy Gar Binası

##### Keywords

Yozgat,  
Republic Period,  
Railways,  
Station Buildings,  
Yerköy Station  
Building

Bu makale günümüz Yozgat ili Yerköy ilçesi sınırlarında bulunan Erken Cumhuriyet Dönemi gar binalarını konu almaktadır. Dünya genelinde 19. yüzyılda ilk uygulanmasından itibaren demiryolu ulaşımına verilen önem artmaya başlamıştır. Bu yüzyıl içerisinde Osmanlı topraklarında askeri, siyasi ve iktisadi amaçlar doğrultusunda yapılmak istenen demiryolu inşası, yabancı şirketlere verilen birtakım imtiyazlarla hayata geçirilmiştir. Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde kurulan yeni Türkiye Cumhuriyeti devletinde, milli demiryolu politikası kapsamında; yabancı şirketlerin idaresinde olan demiryolları devletleştirilmiş ve bu politikadan hedefle ülke demir ağlarla donatılmıştır. Bu çalışmaya konu olan Yerköy gar binaları, Türkiye Cumhuriyeti'nin milli politika çerçevesinde hayata geçirdiği ilk uygulamalardan olsa da yapılan bilimsel çalışmalar Kayseri, Sivas, Erzurum gibi büyük kent merkezlerine yönelmiştir. Yerköy tren garı bünyesinde 1925 yılından itibaren farklı işlev ve mimari özelliklerde binaların inşası gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında Yerköy gar tesisinde bulunan ve bazıları günümüze ulaşmayan binalar, mimari olarak tanıtılmış, dönemin sosyal-iktisadi aracı olarak arka plan çalışması üzerine değerlendirilmiştir. İleride bölge ve gar binaları ile ilgili yapılacak çalışmalara kaynak edeceği düşünülmektedir.

This article is about the Early Republican Period railway station buildings located on the borders of Yerköy district of modern-day Yozgat province. The importance given to railway transportation began to increase worldwide since the 19th century. In this century, the railway construction, which was intended to be built for military, political and economic purposes in the Ottoman lands, was carried out with some privileges given to foreign companies. In the new Republic of Turkey established under the leadership of Mustafa Kemal Atatürk, within the scope of the national railway policy; The railways managed by foreign companies were nationalized and the country was equipped with railways as a target of this policy. Although Yerköy station buildings, which are the subject of this study, are among the first applications within the national policy framework of the Republic of Turkey, scientific studies have generally focused on large city centers such as Kayseri, Sivas and Erzurum. Since 1925, buildings with different functions and architectural features have been constructed within the Yerköy train station. Within the scope of the study, the buildings in the Yerköy station facility, some of which have not survived to the present day, were introduced architecturally and evaluated as a background study as a social-economic tool of the period. It is thought that it will be a source for future studies on the region and station buildings.

DOI: <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.1464322>

**Atf/Cite as:** Bendi, G., & Maraşlı, S. (2024). Cumhuriyet Döneminde sosyal ve iktisadi bir vasıta olarak gar binaları (Yerköy Örneği). *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 14(1), 2099-2123.

<sup>1</sup>Bu makale, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Bölümü'nde ikinci yazar danışmanlığında birinci yazar tarafından yürütülen "Erken Cumhuriyet Dönemi Gar Binaları: Yozgat Örneği" adlı yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

## Giriş

Demiryolu, taşıtların demir raylar üzerinde hareket ettiği ulaşım sisteminin adıdır. Canlı veya nesnenin bir yerden başka bir yere taşınmasını sağlamak amacıyla, aracın tekerleklerinin raylardan ayrılmadan hareket etmesini sağlayan hatlardır (Erkan, 2007: 7). Demiryolu uygulamasında kullanılan malzemelerde geçmişten günümüze farklılıklar görülmektedir. M.Ö. 2.bin yılda Babil’de saltanat arabaları için taşlar üzerinde yollar olduğu ve Roma İmparatorluğu’nda da benzer uygulamaların kullanıldığı bilinmektedir (Gürsoy, 2016: 3). M.Ö. 6. yüzyılda Peloponnes’te taştan yapılmış “Diolkos” yolu, gemilerin taşınması amacıyla kullanılmıştır. 15.yüzyılda ahşap raylar kullanılırken ilerleyen yıllarda, İngiltere’de maden ocaklarında demir yollar tercih edilmiştir. 17.yüzyıl başlarında İngiltere madenlerinde kömür, vagonlar vasıtasıyla raylar üzerinde taşınmıştır. Teknik bakımdan ilk demiryolu taşımacılığı, 1630’da “Tramvays” adı verilen araçla İngiltere’de sağlanmıştır. 18.yüzyıl başlarında kullanılan ahşap raylar sac levhalarla kaplanmış, yüzyıl ortalarında ahşap raylar yerini demir ray ve tekerleklerle bırakmıştır. İlk demir ray 1767 yılında Shropshire’de Colebrook Dale’de kullanılmaya başlanmıştır (Erkan, 2007: 7). Modern anlamda ilk demiryolunun İngiltere’de ortaya çıkmasının ana nedeni Endüstri Devrimi’dir. Endüstri Devrimi sonucu hızla artan nüfus, açılan fabrikalar, limanlar ve kurulan yeni şehirlerin tüketimi tetikleme sonucu yeni ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulmuştur. Sanayi Devrimi’yle farklı alanlarda kullanılan buhar gücü, 1802 yılında Richard Trevithick’in yaptığı lokomotifle demiryolu ulaşımına uygulanmıştır (Akbulut, 2010:10). Bu sayede tren ilk kez taşıma aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır (Kâhya, 1988: 210). Christopher Blacket, Trevithick’in lokomotifini geliştirerek 1812’de kendi kendine hareket eden lokomotive dönüştürmüştür. Buharlı lokomotifler zaman içerisinde gelişen teknolojiyle 1851 yılında elektrikli, 1896’da ise dizel lokomotiflere dönüşür (Temizer, 2011: 1193). Sanayi Devrimi’yle artan hammadde ihtiyacı ve yeni pazar arayışları demiryolu ile karşılık bulmuştur. Demiryolunun kullanımı ile hammadde temini hızlanmış, üretilen mamul yeni pazar alanlarına hızla taşınmıştır. Bununla birlikte demiryolunun geçtiği köy, kasaba ve şehirlerde hızlı kentleşme, üretim ve istihdamın artması, kültürel alışveriş gibi etkiler görülür.

Stockton- Darlington hattının 1825 yılında açılması, modern anlamda ilk demiryolu örneği olarak literatürde genel kabul görmektedir. 1829 George Stephenson tarafından üretilen lokomotif, Liverpool-Manchester arasında hizmet vermeye başlamıştır. İngiltere’den sonra demiryolu 1830 yılında Amerika’da, 1835’te Almanya ve Belçika’da, 1838’de Avusturya’da, 1839’da ise İtalya’da kullanılmaya başlanmıştır (Erkan, 2007: 9). Yapıldıkları bölgenin ekonomisine göre gelişen demiryollar, Avrupa ve Amerika’da hızla gelişme göstererek büyük bir ulaşım ağı oluşturmuştur. 1860-1914 yılları arasında dünya genelinde demiryolu inşasının hız kazandığı görülür. 1860’lı yıllarda 108.000 km. olan demiryolu ağı 1914 yılına gelindiğinde 1.339.000 km. uzunluğa ulaşmıştır (Onur, 1953: 7).

Ulaşımında demiryolunun kullanımı ve yaygınlaşmasında endüstriyel gelişmelerin etkili olduğu muhakkaktır. Erken örnek olarak değerlendirilen Liverpool-Manchester hattı, pamuğun merkezi olan Liverpool ile tekstil üretiminde öne çıkan Manchester arasında inşa edilmiştir (Schivelbusch,1986: 90). Amerika’da ise tarım ve ulaşım, endüstrileşmeyi etkilemiş, demiryolu aracılığıyla yeni yerleşim alanları oluşturulmuştur. İngiliz mühendisler demiryolu inşasının önemini kavrayarak, 19. yüzyılın ikinci yarısını İngiltere dışındaki ülkelerde demiryolu inşa etmekle geçirir. 19.yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen İskenderiye-Kahire, Rusçuk-Varna, Köstence-Çernavoda, İzmir-Aydın gibi Osmanlı topraklarındaki ilk demiryolu inşası İngilizler tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu hatlarda kullanılacak malzemenin üretimi, İngiltere’nin endüstriyel gelişimine de hız kazandırmıştır (Erkan, 2007: 10).

Fransızca’dan dilimize geçen ve beklemek anlamına gelen “istasyon”; bir demiryolu ağında trenlerin program gereği durabildiği, yolcu ve yük taşımacılığının sağlanması, işletme hizmetlerinin yerine getirilmesi amacıyla hizmet eden yerlerdir. İstasyonların küçüklerine “durak”, büyük yolcu tesis ve donatılarını içerenlerine ise “gar” denilmektedir. İstasyonların yerlerinin belirlenmesi işlevleriyle doğrudan ilgilidir. Bu bağlamda yük ve yolcu taşımacılığına ağırlık verilecek istasyonlar için yerleşim alanlarına yakın noktalar belirlenmiş ve hat üzerindeki yerlerine göre “ara, uç, kavşak, kesişme yeri” ya da “rıhtım-iskele” olarak isimlendirilmiştir. Buna göre ara istasyonlar, trenlerin her iki yönde gidiş-dönüş yapmalarına olanak tanır. Uç istasyonlar, trenlerin bir yönde giriş-çıkış yaptıkları istasyonlardır (Haydarpaşa Garı). Kavşak istasyonlar, bir hattın diğer hattan ayrıldığı noktalarda yer alan istasyonlardır. Kesişme yeri istasyonlarında ise iki ya da daha fazla hat kesişmektedir (Afyon Garı). Rıhtım istasyonlar, nehir, göl ya da deniz kenarlarına konumlanan istasyonlardır (Alsancak Garı), (Bozkurt, 1988: 149).

Yolcu binaları I., II. ve III. olarak üç gruba ayrılır. I. sınıf yolcu binaları, büyük merkezlerde yerel ihtiyaca göre

şekillenirler ve belirli bir tipe bağlı inşa edilmezler. 19.yüzyılda inşa edilen II. sınıf binalarda yolcu ve haremlik bekleme salonları ayrıdır, mal deposu bulunur. III. sınıf yolcu binalarında ise büro, gişe, bekleme salonu, mal deposu ve hela yer alır (Erkan, 2007: 119). Yolcu binalarında zemin katta çoğunlukla gişe, bagaj yeri, bekleme salonu, makasçı odası, haberleşme yeri, personel odaları vardır. Binanın üst katları ise lojman olarak işlevlendirilmiştir. İstasyonlar çevresinde bulunan diğer yapı türleri ambarlar, vagon bakım ve tamir atölyeleri, su depoları, büfe ve lojmanlardır. Yolcu binaları istasyon arazisinin yerleşime yakın bölümlerine konumlanır (Bozkurt, 1988: 151). Bir cephesi önünde yer alan cadde ile yerleşim yerine bağlanırken hat cephesinde yolcuların trene binme, inme ve beklemelerine olanak tanıyan peronlar bulunur. Peronların üstü markiz (saçak) denilen örtülerle korunmuştur (Erkan, 2007: 120).

Örneğin Alsancak-Basmane hatlarında inşa edilen yolcu binalarında İngiliz istasyonlarında olduğu gibi peronlarda, geniş açıklıklı çatı örtüleri (lal) kullanılmıştır. Fransız ve Almanların inşa ettikleri istasyon binalarında tip projeler uygulanmıştır. Takip eden yıllarda I. Ulusal Mimarlık Akımı gibi dönemini temsil eden yapılar inşa edilmiştir. Edirne ve Bandırma istasyonları bu gruba örnektir.

Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen istasyon binalarında I. Ulusal Mimarlık Akımı etkisi görülmektedir. Ancak 1926'dan sonra bu akımın Cumhuriyet ideolojisini tam yansıtmaması dolayısıyla, Modern Mimari Akım çerçevesinde yapılar tasarlanmaya başlanmıştır. Sivas, Malatya ve Diyarbakır istasyonları bu uygulamaya örnek oluşturur. Modern Mimari'nin etkisi 1940'lardan sonra azalmış ve II. Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde yapılar inşa edilmeye başlanmıştır. 1950'li yıllardan sonra karayolunun etkisi giderek artmış, demiryolu saf dışı bırakılmıştır (Erkan, 2007:120).

Cumhuriyet döneminin *milli demiryolu politikası* çerçevesinde ilk uygulamalar Ankara-İzzettin demiryolunun normal hatta çevrilmesi ile başlamış ve demiryolunun Sivas'a ulaşması planlanmıştır. Ankara-Sivas demiryolunun maliyetli olacağı düşüncesi ve hiçbir önemli merkeze uğramaması sebebiyle hattın inşası Yahşihan-Yerköy-Kayseri güzergahına yönelmiştir (T.C. Nâfia Vekâleti, 1938). Yapımına 10 Ekim 1924 yılında başlanan hattın güneye yönelmesi ile Yerköy, Şefaati ve Yenifakılı üzerinden Kayseri'ye ulaşması amaçlanmıştır. Demiryolu hattının Yahşihan'dan Yerköy'e (115 km.) kadar olan kısmı, 20 Kasım 1925 tarihinde ulaşıma açılır. Yapımı devam eden demiryolu hattı 1927 tarihinde ise Kayseri'ye ulaşır.

Yerköy yolcu binasında, 19. yy'da inşa edilen II. sınıf yolcu binaları gibi haremlik bekleme salonu uygulandığı görülmektedir. Tesis bünyesinde inşa edilen yapıların büyük bir çoğunluğu günümüze ulaşmamıştır. Bu makalede dünyadaki gelişmeler ile birlikte Osmanlı'daki demiryolu çalışmaları hakkında bilgi verilerek sonrasında Cumhuriyet döneminden bahsedilip Yerköy Tren Garı tanıtılacaktır. Özellikle tesis yapılarından yolcu binası, tek odalı lojman, kontrolör barakası, yatakhane ve yatakhane lojmanı makalenin odak noktasını teşkil etmektedir.

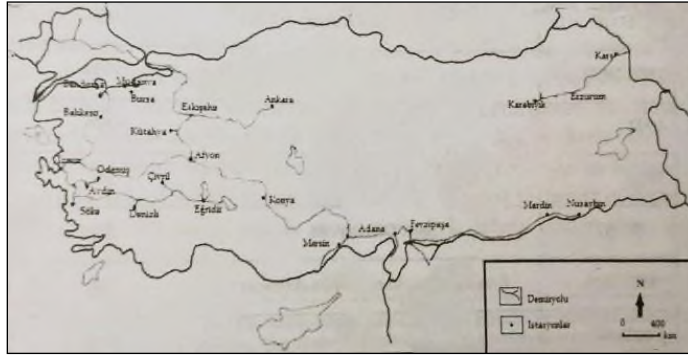
Yerköy demiryolu tesisinin bir Merkez olarak ön plana çıkmasında elbette hattın Yozgat il merkezine uğramamasının büyük payı vardır. Bu durum Yerköy, Şefaati ve Yenifakılı gibi yerleşim birimlerinin öne çıkmasını sağlamış olmalıdır. Bu durumda çalışmada Yozgat'ın Yerköy ilçesinin sınırlarından geçen demiryolu projesinin bölgenin gelişimine katkı sağlayıp sağlamadığı sorusuna da cevap aranacaktır.

### **Osmanlı Dönemi'nde Demiryolu Çalışmaları**

İlk örneklerinde taş veya ahşap kirişler üzerinde insan ve hayvan gücüyle hareketi sağlayan vagonlar olarak karşımıza çıkan demiryolu taşımacılığı, inşa edilecekleri ülkelerin gelişmişlik düzeyine göre uygulama alanı bulmuştur. Demiryollar ilk andan itibaren Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmişse de teknik ve ekonomik yetersizlik sebebiyle hayata geçirilmesinde gecikmeler yaşanmıştır. Demiryollarının nakliyatta sağladığı kolaylık, Osmanlı devlet adamları tarafından yaşanan buhrandan kurtuluş vasıtası olarak görülmüştür. Osmanlı'da ilk teşebbüsler 1830 Haziran'ında başlamışsa da Devlet topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu olan 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire hattı 1856 yılında kullanıma açılmıştır (Engin, 1993: 37). İngiliz sermayesine bağlı bu ilk hattın ardından 4 Ekim 1860 tarihinde 66 kilometrelik Köstence- Çernova (Boğazköy) hattı, 7 Kasım 1866'da Rusçuk-Varna hattı 224 km. olarak işletmeye açılmıştır.

Anadolu'da hayata geçirilen ilk demiryolu İzmir-Aydın hattıdır. 1856'da yapımına başlanan bu hattın İzmir-Torbalı kısmı 1860 yılında, Torbalı-Celadkahve kısmı ise 1861 yılında ve hattın geri kalanı 1866 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır (Akbulut, 2010: 107). İzmir'de faaliyet gösteren bu demiryolları zaman içerisinde Dinar, Denizli, Bandırma ve Afyon'a ulaşır. Osmanlı sınırlarında yabancı sermayeli bu hatlar dışında 1855 yılında Rumeli Demiryolları'nın inşası kararlaştırılmıştır. İstanbul'dan Belgrad'a uzanması istenilen hattın inşası Avrupa, Rusya ve Osmanlı arasında çıkar çatışmalarını beraberinde getirmiştir. Rusya'nın karşı çıkmasına

rağmen 4 Haziran 1870'te Yedikule- Küçükçekmece hattıyla Rumeli Demiryolları yapımına başlanmıştır (Engin, 1993: 65). Ancak Avusturyalı banker Baron Maurice Hirsch'e verilen imtiyazların uygulanmasında yaşanan aksaklıklar ve yüksek maliyet sebebiyle devlet eliyle demiryolu inşa etme düşüncesi öne çıkmıştır. Bu yaklaşım neticesinde İstanbul'u Basra'ya da bağlaması planlanan Haydarpaşa-İzmit hattı 91 km. olarak Ağustos 1873'te kullanıma açılmıştır. Yapımına 1874'te başlanan Bursa-Mudanya hattının inşası, ekonomik sebeplerle yabancı sermayeye devredilmiş, söz konusu hat 1892'de işletmeye açılmıştır. Bunun yanında yapımına 1883 yılında başlanan Mersin-Adana hattı 1886'da (67 km), Selanik-İstanbul hattı 1896'da, Alaşehir-Afyon hattı ise 1897'de hizmete açılmıştır. İstanbul'u Paris, Viyana ve Berlin gibi Avrupa şehirlerine bağlayan Rumeli Demiryolları inşasıyla birlikte Anadolu'da devlet eliyle demiryolu inşa faaliyetleri başlamıştır. Aynı zamanda İstanbul'u Basra'ya bağlayan 4760 kilometrelik yolu tamamlayıcı ve geliştirici hatlar olarak 1890'da İzmit-Adapazarı, 27 Kasım 1892'de İzmit-Ankara (486 km), 1892'de Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara ve 1896'da Eskişehir-Konya hattı ulaşımına açılmıştır. Bu hatları takiben Alaşehir- Afyon hattı 1897'de (252 km), Afyon-Konya, Manisa-Soma-Bandırma hattı 1912'de kullanıma açılmıştır (Yılmaz, 2011: 10), (**Şekil 1**).



**Şekil 1.** Osmanlı Dönemi'nde İnşa Edilen Demiryollarını Gösterir Harita, (Akbulut, 2010)

Osmanlı Devlet sınırlarında işletmeye açılan demiryollarının büyük bir çoğunluğu Devlet'in teknik ve ekonomik yetersizliği sebebiyle yabancı sermaye kaynaklı inşa edilmiştir. Demiryollarının inşa süreci ulaşımındaki hızı ve kolaylığı, büyük devletlerin çıkar çatışmalarını yönlendirdiği ve bu yolla imtiyaz elde etmek istediği bir alan haline gelmiştir. Örneğin İngiliz büyükelçisi Henry Layard, İstanbul'u Basra ve Bağdat'a bağlayacak yolun İngilizler tarafından inşa edilmesi durumunda; bölgenin emniyet altında olacağı ve Ruslara karşı korunacağını temin etmiştir. Osmanlı Devleti ise yabancı sermayeli inşa edilecek demiryollarının, inşa edileceği bölgede daha az tehlikeli gördüğü devletlere ihale etme eğilimindedir. Nitekim Suriye ve Lübnan bölgesinde yapılması planlanan demiryolunun inşası, daha az tehlikeli görülen Fransızlara verilmiştir (Akçakaya, 2022: 37). Yabancı devletler demiryolu yapımı üzerinden kendi siyasi ve iktisadi menfaatlerini öne çıkarırken Osmanlı Devleti, sermayeci devlet ve Osmanlı'nın siyasi, iktisadi ve askeri çıkarları arasında bir denge kurmaya çalışmıştır. Bu yaklaşım sonucu Bağdat Demiryolları yapımı, Avrupa'da yeni bir denge unsuru olan Almanlara verilmiştir.

Osmanlı'da demiryolunun hizmet amaçları arasında, geçtiği noktalarda üretim ve ticaretin artırarak devlet gelirlerinin artması, iç ve dış tehditlere karşı merkezi otoritenin güçlenmesi düşüncesi öne çıkar. Bu düşüncelerle yapılması istenilen demiryollar için yabancı şirketlere çeşitli imtiyazlar verilmiştir. Yatırımcısı için büyük kâr garantili imtiyaz sözleşmeleri, 50-99 yıllık dönemler için imzalanmıştır. Şirketlere demiryolu inşası için gerekli malzemenin Avrupa'dan gümrüksüz gelmesi, hattın geçtiği arazinin şirkete bedelsiz verilmesi, hat boyunca bazen 40-45 kilometrelik alandan çıkacak madenlerin işletme hakkı, devlet ormanları, yıllık kâr garantisi gibi imtiyazlar verilmiştir. Örneğin; İzmir-Aydın demiryolu inşası için hattın iki yanında 45 km alanda çıkacak madenlerin işletmesi 50 yıllığına sermayedarına bırakılmıştır (Yıldırım, 2001, s.13). Rumeli demiryolları için imtiyazlar 99 yıl süreyle verilmiş, kilometre başına 15.500 bin frank garanti edilmiştir (Yıldırım, 2001: 12). Osmanlı topraklarında yapımı tamamlanan hatlardan bazıları, verilen kilometre başı kâr garantisini karşılamamış olsa da demiryolu inşasında hedeflenen ekonomik katkı kısmen sağlanmıştır. 1840-1870'li yıllar arasında tarımsal gelir 8 kat artmıştır. Tarımsal üretimdeki artış ekonomik açıdan kısa sürede bazı faydalar sağlamışsa da demiryolu aracılığıyla hammadde çıkışı, ülke içine mamul mal girişini hızlandırmıştır (Tamçelik, 2000: 490).

Demiryolları yabancı ülkelerin Osmanlı Devleti üzerinde imtiyaz kazanma aracına dönüşmüştür. Örneğin Fransa; Suriye'yi ve Lübnan bölgesini, İngiltere; İskenderiye-Süveyş hattını, Almanlar ise Anadolu ve Bağdat



hattını nüfuz kazanma aracı haline getirmişlerdir. Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kazanma politikaları, sermayeci ülkeler arasında demiryolu inşası tartışmalarını başlatmıştır. 1892'de tamamlanan İzmit-Ankara hattı sonrası Osmanlı, Eskişehir-Konya demiryolu hattını da Almanlara ihale etmiştir. Hattın Afyon-Dinar üzerine uzatılma düşüncesi, İngilizler tarafından Aydın Demiryolu Şirketi'nin haklarını çiğnemiş olacağı baskılarıyla iptal edilmiştir (Ortaylı, 2008: 141-142). Bu baskılar Anadolu'yu Bağdat ve Basra'ya bağlayacak hat üzerinde de devam etmiştir. Bağdat Demiryolu inşası için Osmanlı Devleti Alman Deutsche Bank ile anlaşmıştır (Karal, 1988, s.466). Söz konusu hat için İngilizler Anadolu'yu İskenderun üzerinden daha cazip koşullarla Bağdat ve Basra'ya bağlamayı teklif etmişlerse de Almanların Konya-Bağdat projesi kabul edilmiştir. Nitekim 1899'da Bağdat Demiryolları için Almanlarla anlaşmaya varıldığı görülür. Ortadoğu'yu kendi nüfuz alanı olarak gören İngiltere söz konusu hattın Basra'ya ulaşacak olmasına karşı çıkmış ve hat Bağdat'ın ötesine geçememiştir (Tamçelik, 2000: 39). Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleşen diğer demiryolları gibi Bağdat Demiryolu'nda da kilometre garantisi, hattın geçtiği devlet arazilerinin bedelsiz olarak şirkete devri, 20 kilometrelik alan içerisinde bulunan madenlerin işletilmesi, hat boyunca arkeolojik kazı yapma izni, Bağdat ve Basra'da liman yapma hakkı 99 yıl süreyle Almanlara verilmiştir. Bu imtiyazlara rağmen Bağdat Demiryolu sözleşmesi İngiliz ve Fransızlarla yapılan sözleşmelerden farklı maddeler de içermektedir. Sözleşmeye göre şirketin Osmanlı Devleti ve kurumlarıyla yapacağı yazışmaların dilinin Türkçe olması, şirket, kurum ve kişiler arasında yaşanacak anlaşmazlıkların Osmanlı mahkemesinde görülmesi, şirketin Harbiye Nezareti ile anlaşarak uygun yerlerde istasyonlar açması, isyan ve savaş durumunda önceliğin asker sevkiyatına verilmesi gibi konularda Osmanlı Devleti'nin önceki anlaşmalara göre daha dikkatli davrandığı anlaşılmaktadır (Taş, 2021: 108-111).

Bağdat Demiryolu ihalesinin Almanlara verilmesinin ardından Osmanlı tarafından uzun zamandır planlanan, Hicaz Demiryolu yapım hazırlıklarına 2 Mayıs 1900 tarihinde başlanmıştır. Osmanlı topraklarındaki diğer demiryollarının aksine Hicaz Demiryolu'nun tamamen milli kaynaklarla finanse edilmesi ve Bağdat hattıyla birleşmesi planlanmıştır. II. Abdülhamid'in kendi hazinesinden 50 bin lira vermesi ile başlayan bağış kampanyası çok sayıda devlet erkani, Hindistan, Fas, Rusya, Afrika, Avrupa, Amerika, Rumeli, Orta Asya'daki müslümanlar (Yılmaz,2011: 16) ve ilk masraflar için Ziraat Bankası'ndan alınan kredi ile Hicaz Demiryolu inşaa çalışmaları için gereken sermayenin bir bölümü sağlanmıştır (Gürsoy, 2016: 21). Tarihi Hac yolu boyunca yapılması planlanan hat için çalışmalar 1 Eylül 1900 tarihinde Kadem (Şam) mevkiinde yapılan resmi törenle başlamıştır. Hicaz Demiryolu'nda ilk olarak 1 Eylül 1901 tarihinde 11 kilometrelik Müzeyrib-Der'a hattı ulaşımına açılmıştır. Ardından 1 Eylül 1902 tarihinde Der'a-Zeka (79 km) hattı, 19 Kasım 1902'de Zeka-Amman hattı, 1 Eylül 1903'te Şam-Der'a (Müzeyrib) hattı açılmıştır. 460 km. uzunluğundaki Şam-Ma'an hattı 1 Eylül 1904'te tamamlanmıştır. Der'a-Hayfa hattının yapımına 1903 yılında başlanmış hat, Eylül 1905 tarihinde bitmiştir. 1906 yılına kadar Hicaz Demiryolu 750 kilometreye uzatılmıştır. Tebuk-El-Ulâ (288 km) hattı ise 1907'de ulaşımına açılmıştır (Yılmaz, 2011: 18).

1900 yılında II. Abdülhamid tarafından Hicaz Demiryolu'nun yerli malzeme ve müslüman işçiler tarafından yapılacağı açıklanmışsa da sermaye ve malzeme temininde sorunlar yaşanmış, Amerika, İngiltere, Almanya ve Belçika'dan ray ve travers ithal edilmiştir. Hattın inşasında, teknik eleman eksikliği sonucu Alman ağırlıklı yabancı mühendisler çalıştırılmıştır. Demiryolunun ulaştığı El-Ulâ, gayrimüslimlerin ayak basması yasak olan bölgenin başlangıcıdır. Bu sebeple hattın 323 kilometrelik El-Ulâ-Medîne-i Münevvere kısmı müslüman mühendisler tarafından inşa edilmiştir. Demiryolunun Medine-i Münevvere'ye yaklaştığı noktadan itibaren kutsala saygı düşüncesiyle ahşap traversler kullanılmış, rayların ses çıkarmasını engellemek amacıyla keçe döşenmiştir. Hattın bu kısmı 31 Temmuz 1908'de tamamlanmış, hat 1 Eylül 1908'de ulaşımına açılmıştır. Eylül 1908'de ise Hayfa hattının açılmasıyla birlikte Hicaz Demiryolu, 1464 kilometreye ulaşır (Akbulut, 2010:164). Yapımı tamamlanan tüm bu hatlarla birlikte Osmanlı Dönemi'nde 4481 kilometresi Anadolu dışında kalan, toplamda 8619 km. uzunluğunda demiryolu inşa edilmiştir.

### **Cumhuriyet Dönemi'nde Demiryolu Çalışmaları**

Ulusal sınırlarda yapımı tamamlanan demiryolları 1856 yılından Cumhuriyet'in ilanına kadar olan süreçte siyasal, ekonomik, sosyal ve askeri hedeflerden uzak, Osmanlı'nın Avrupalı devletler tarafından sanayileşme hedeflerinin dışında tutulduğu ve sömürgeleştirildiğinin önemli kanıtlarından biridir. Avrupa ülkelerinde demiryolu inşası özellikle demir çelik sanayisinin büyümesini sağlarken, yeni pazarlar oluşmuş ve sermaye birikmiştir. Osmanlı sanayileşmesi Batı'da olduğu gibi gelişim gösterememiştir.

Türkiye Cumhuriyeti tarım ülkesi olmasına rağmen kendine yetemeyen, sanayisi çökmüş, madenleri yabancılar tarafından işletilen, dış borçlarla varlığını sürdüren, yabancıların elinde sömürgeye imkan sağlayan birbirine bağlanmamış demiryollarla, düşük milli gelir ve Osmanlı Devleti'nin çeşitli cephelerde savaşmak zorunda kalmasıyla yoksun yarı sömürgeleştirilmiş bir mirası devralmıştır. Kapalı bir ekonomik yapıya sahip ülkenin kaynaklarını kullanabilmesi ve kalkınması için iki önemli ilke benimsemiştir. Bunlardan ilki yabancılara verilen imtiyazların kaldırılması, ikincisi ise ekonomik ve siyasi açıdan tam bağımsız bir ülke olmaktır.

İzmir İktisat Kongresi'yle (1923) temelleri şekillenen programda öncelikle yabancıların denetiminde olan ulaşım ve iletişim sistemlerinin devletleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Demiryollar, ulusal hareketin en önemli amaçlarından biri olmuştur. Oluşturulan programda demiryolların ülkenin uzak şehirlerinin, merkeze bağlanması ve mevcut demiryollarının devletleştirilmesi planlanmıştır (İnan, 1989: 14). Lozan Konferansı'nda (1923) Batı Anadolu'da 1312 km, Orta ve Kuzey Anadolu'da 2315 km, kalan kısımlar ise Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da bulunan toplam 4138 km. demiryolu devredilmiştir (İnan, 1989: 47). Yabancı denetiminde olan demiryollarının tamamına yakını 15 yıl içerisinde millileştirilmiştir. Yabancılar tarafından düşük standartlarda inşa edilen ve çeşitli tahribatlar yaşayan demiryolları 1920-1926 yılları arasında çoğunlukla asker gücü kullanılarak yenilenmiş ve onarılmıştır.

Devlet demiryolu politikasının ilk adımı olarak 24 Mayıs 1924'te Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya, Arifiye-Adapazarı hatları ve Haydarpaşa limanı satın alınmıştır. İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar kapsamında demiryolu taşımacılığı ülkenin temel ulaşım sistemi kabul edilmiş, bu amaçları yerine getirmek üzere 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü (DDY) kurulmuştur (TBMM, Kavânin Mecmuası, 1927: 197). Kurumun adı 1931 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü şeklinde değiştirilmiştir<sup>2</sup>.

Türkiye demiryolu yapımında; ülkenin doğusuna demiryolu döşemek, kısa ve bağlantısız hatları birbirine bağlamak, endüstrinin gelişmesi için üretim bölgelerine ve limanlara demiryollarının uzatılması olmak üzere üç temel amaç benimsemiştir. Bunlar ülkenin doğal kaynaklarına ulaşmak, ülkede ekonomik kalkınma ile birlikte sosyal kalkınmayı da gerçekleştirmek, milli güvenliğin gerektirdiği bir biçimde demiryolu ağına sahip olmaktır (Akbulut, 2010: 177-178). Demiryolu yapımında en önemli sorunun sermaye olduğu gözlemlenir. Türkiye Cumhuriyeti'nin Lozan Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin borçlarını ödemeyi kabul etmek zorunda kalması sonucu, ülke yatırımlarında yabancı sermayeye duyulan ihtiyaç artmıştır. I. Dünya Savaşı'ndan sonra bölgede aktif siyaset izleme kararı alan Amerika, Chester Projesini Türkiye Cumhuriyeti'ne sunmuştur. Proje kapsamında Amerika; Bitlis, Erzurum, Van ve Musul bölgelerindeki petrol ve hammadde kaynaklarını işletecek, demiryolu ve liman inşasında Amerikan malzemesi kullanacak ve böylece yeni bir pazar alanı oluşturularak, kendi topraklarında nüfus gücü oluşturan Ermeniler için ileride Ermenistan adında bir devlet kurabilmesi sağlanacaktı. Bu amaçlar doğrultusunda proje Türkiye'nin, demiryolu hattının uzatılması ve yerinin belirlenmesine katkı sunması ve yaşanacak anlaşmazlıklarda Türk mahkemesinin müdahil olması maddeleri dışında Osmanlı'ya sunulduğu şeklini büyük ölçüde korumuştur (Deny, 1960: 109). Amerika için Türkiye'nin Musul-Kerkük bölgesindeki petroleri kaybetmesiyle Chester Projesi önemini yitirmiş, anlaşma 1923 yılında TBMM tarafından feshedilmiştir. Chester Projesi hayata geçirilmemişse de projede belirtilen hatların büyük kısmı ulusal politika kapsamında tamamlanarak demiryolları kullanıma açılmıştır.

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında Ankara'nın doğusunda demiryolu bulunmaması kaynaklı büyük zorluklarla karşılaşıldığı anlaşılır. Bu bağlamda Cumhuriyet'in ilanından sonra ele alınan ilk demiryolu Ankara-Sivas hattıdır. Söz konusu demiryolu imtiyazı ilk olarak 1893'te Haydarpaşa- Ankara hattını Kayseri'ye kadar uzatacak olan Ankara-Kayseri demiryolu projesiyle Almanlara verilmiştir. İzmit-Ankara hattının yapımı devam ederken Eskişehir- Konya, Ankara-Kayseri demiryolu inşası da Deutsche Bank'a verilmiş, sözleşmede Ankara-Kayseri demiryolu inşası için gerekli etütün yapılıp, iki tarafın da onayı alındıktan sonra başlanacağı belirtilmişse de Rusya'nın karşı çıkması üzerine hattın inşasına başlanmamıştır<sup>3</sup> (Yıldırım, 2001: 15-16).

<sup>2</sup> Kanun ile kuruluşun merkez teşkilatında değişiklik yapılmış ve inşaat dairesi doğrudan Nâfia Vekâleti'ne bağlanmıştır. bkz. 1.6.1931 Tarih ve 1818 Numaralı Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün 1931 Mali Senesi Haziran Ayına Ait Muvakkat Bütçe Kanunu.

<sup>3</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından yapımı gerçekleşen demiryolu hattında, ilk tren Ocak 1893 tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır.

Türk demiryollarının ülkenin doğu ve batısını, kuzey ve güneyini birbirine bağlayacak, ekonomik olarak gelişmiş bölgelerle gelişmemiş bölgeler arasında bağlantı sağlayacak stratejik hatlar olarak planlandığı görülür. Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancılar tarafından tahrip edilen hatların onarımı ve yenilenme çalışmaları devam ederken, diğer bir taraftan Cumhuriyet Dönemi'nin ilk demiryolu olan Ankara-Yahşihan- Yerköy hattı inşasına başlanmıştır. Toplanan vergilerle finanse edilen hat 20 Kasım 1925 tarihinde Yerköy istasyonunun tamamlanmasıyla ulaşıma açılmıştır.

Yeni yapılacak demiryolları için TBMM'de 23 Mart 1924 ve 449 numaralı kanun ile 65 milyon liralık bütçe oluşturulmuştur<sup>4</sup> (TBMM Kavânin Mecmuası, 1931: 287). 10 Ekim 1924 tarihinde Ankara-İzzettin güzergahı dar hattının, normal hatta dönüştürülmesiyle demiryolu inşasına başlanır. İnşası Türk müteahhitler tarafından gerçekleştirilen hattın 86 kilometrelik Ankara-Yahşihan kısmı 17 Nisan 1925'te (Cumhuriyet, 1925), Yahşihan-Yerköy hattı ise 115 km. olarak 20 Kasım 1925 tarihinde ulaşıma açılmıştır (Yıldırım, 2001: 75-76). Başlangıçta Ankara'dan direkt Sivas'a ulaşması planlanan demiryolu hattının önemli merkezlere uğramaması ve bu güzergahın maliyetli olması sebebiyle hat Ankara-Kayseri yönünde güneye yönelmiştir (T.C. Nâfia Vekâleti, 1938). 380 kilometre uzunluğa ulaşan Ankara-Kayseri demiryolu 29 Mayıs 1927 tarihinde Başvekil İsmet İnönü'nün katıldığı törenle açılmıştır (**Şekil 2.**).



**Şekil 2.** Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının 1927 Senesindeki Vaziyetini Gösterir Harita (Cumhuriyet Gazetesi, 1936).

Türkiye'deki demiryolu yapımının 1929 yılında yaşanan dünya ekonomik buhranından daha az ölçüde etkilendiği 1930 yılında Kayseri-Sivas, 1931 yılında Irmak-Çankırı, 1932'de Sivas-Samsun Kütahya-Balıkesir ve 1933 yılında tamamlanan Kardeşgediği-Boğazköprü hatlarının yapımının devam etmesi ve ulaşıma açılmasından anlaşılmaktadır (Yıldırım, 2001: 77-82). Bu ekonomik buhrana rağmen demiryolu inşasının devam etmesi, Türkiye'nin bu konudaki kararlılığını göstermesi bakımından önemlidir. Türkiye'de 1925-1933 yılları arasında 2048 km. olan demiryolu ağı, Atatürk'ün ölümüne kadar yıllık ortalama 205,7 km. uzatılarak toplamda 3055,8 kilometreye ulaşmıştır. Böylece yabancıardan satın alınan demiryollarla birlikte ülkenin ray uzunluğu 7324 kilometreye ulaşmıştır (**Şekil 3.**).

<sup>4</sup> Bkz. 23 Mart 1924 Tarihli ve 449 Numaralı Samsun-Sivas ve Ankara-Musaköy Demiryollarının İnşası hakkında Kanun.



Şekil 3. Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının 1936 Senesindeki Vaziyetini Gösterir Harita (Cumhuriyet Gazetesi, 1936).

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda ülkenin mevcut ulaştırma imkanları ihtiyacı karşılamaktan uzak, sermayeci devletlerin çıkarlarına göre inşa edilmişlerdi. Milli Mücadele’den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, ülkenin kalkınması ve savunulmasına yönelik, ülke gerçeklerine dayalı, milli ihtiyaçlara göre tespit edilen milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlemiştir. Ancak Milli Mücadele’nin başından 22 Nisan 1924’e kadar milli bir ulaşım politikasından bahsedilemez. Demiryolları, üretim merkezlerinin tüketim merkezlerine bağlanması, geçtikleri bölgelerde sosyal ve iktisadi hayatın gelişimi amaçlayan, “milli emniyet, sosyal ve iktisadi bir vasıta” (Demiryolları Mecmuası, 1930) olarak düşünülmüştür. Bu yaklaşımlar neticesinde 22 Nisan 1924 tarihli ve 506 Numaralı Anadolu Demiryollarının Mübayaasına ve Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesinin Teşkilat ve Vazifesine Dair Kanun gibi düzenlenen çeşitli kanun maddeleriyle demiryolu politikasının uygulanmasına yönelik ve demiryolu inşasına dair ihtiyaçların ülke geçeklerine uygun planlanması amaçlanmıştır.

### Yozgat’ın Kısa Tarihi

Bu makalenin başlığı “Cumhuriyet Döneminde Sosyal ve İktisadi Bir Vasıta Olarak Gar Binaları (Yerköy Örneği)” olsa da günümüzde Yerköy ilçesi olarak sınırlandırılan bölgenin tarihi, Yozgat (Bozok) ilinin tarih yazımlarından bağımsız değildir. Yozgat ilinin batı-güneybatı sınırını oluşturan Yerköy ilçesi, 17.yy’da Bozok Sancağının Süleymaniye Nahiyesi sınırları içerisinde kalır. 1925 yılına kadar ise Kızılıkoca Nahiyesi’ne bağlı Höyük adında küçük bir köydür (Yozgat 1991 İl Yıllığı: 119). İçerisinden demiryolu geçen ilçe, 1925 yılından itibaren hızla büyümüş, 1935 yılında bucak, 1945 yılında ise ilçe statüsü kazanmıştır. Yerköy ilçesi Yozgat il merkezine 40 km. uzaklıktadır. Batıda Kırşehir ve Kırıkkale ili, kuzeyde Çorum, doğuda Merkez ve Şefaatli ilçesi, güneyde ise Kırşehir ili Çiçekdağı ilçesi ile komşudur.

Yozgat’a gelince, İç Anadolu Bölgesi’nde yer alan Yozgat, kuzeybatıda Çorum, kuzeyde Amasya, kuzeydoğuda Tokat, doğuda Sivas, güneydoğuda Kayseri, güneyde Nevşehir, güneybatıda Kırşehir, batıda ise Kırıkkale illerine komşudur. Yozgat ili ve çevresinde yapılan arkeolojik çalışmalar bölgenin Geç Neolitik dönem sonu Erken Kalkolitik dönem başına kadar yerleşim aldığına dair veriler sunmaktadır. Bölgeden Cappadocia ve Galatia Bölgeleri arasında Pteria- Caesareia Mazaka ve Ankyra- Tavion-Euagina-Zela gibi Antik Çağ’ın önemli yol güzergahları geçmektedir (Sancaktar, 2022: 68). Kentin güneyi Cappadocia, kuzeyi ise Galatia Bölgesi sınırları içerisinde. Galatia ve Cappadocia gibi iki önemli krallığın topraklarında varlığını sürdüren ve sonrasında Roma’nın doğu sınırının güvenliğinde önemli bir konuma sahip olan Yozgat’ın bu dönemlerini kapsayan araştırmalar kısıtlıdır. Bölge 19. yüzyılın son çeyreğinde Boğazköy-Hattuşa’nın keşfedilmesiyle batılı araştırmacıların dikkatini çekmiştir. İlk olarak 1883 yılında Sterret tarafından Büyüknemes-Tavium’da Roma dönemine tarihlenen bir mil taşı tespit edilmiştir (Şenocak, 2022: 74). 1903 yılında C. Anderson tarafından Kerkenes Dağ, sonraki yıllarda ise Osten, ticaret yollarının kesiştiği Sorgun yakınlarında Alishar Höyük kazılarını başlatmıştır. Höyükte devam eden kazılarda Kalkolitik dönemden Osmanlı dönemine kadar arkeolojik buluntulara ulaşılmıştır. 1989 yılıyla birlikte S. Omura ve ekibi, Yozgat’ın güneyini de kapsayan alanda Aydıncık, Boğazlıyan, Yenifakılı, Yerköy ilçelerinde yaptığı yüzey araştırması sonucu Kalkolitik ve İlk Tunç Çağı’na tarihlenen yerleşimleri (Omura, 1990: 71) belgelemiştir.



Tarih öncesi çağlardan itibaren farklı uygarlıklara ev sahipliği yapan Yozgat, Hititler, Frigler, Kimmerler, Galarlar, Persler, Roma ve 7. yüzyılda Bizans'ın Kharsianon Theması'na bağlanmıştır. Emevi ve Abbasilerin Orta Anadolu'ya saldırıları sonucu nüfusun büyük çoğunluğu Batı'ya göç etmiştir. Bizanslılar bölgeyi iskan etmek için Ermenileri yerleştirmiştir. Anadolu'da başlayan Türk akınları sonrası kısa süre içinde Yozgat, Danişmedli Beyliği hakimiyetine geçmiştir. Kayseri koluna bağlı Yozgat'ta, Beyliğin son bulmasıyla Kayseri çevresi ile birlikte, Türkiye Selçukluları (1175) hakimiyeti başlamışsa da; 13. yüzyılda söz konusu bölge, merkezi idareye karşı davranışlar sergileyip Babai İsyanı destekçileri olarak görülmüş ve Selçuklu tarafından himaye edilmemişlerdir (Ocak, 2023: 41). İklim ve coğrafi özellikleri bakımından göçer aşiretlerin yurdu olan bölgeye Kayı, Bayat, Yazır, Döğer, Avşar, Kızık, Beğdili, Bayındır, Çepni, Karkın, Eymir, Yüreğir, İğdir, Salur boyları yerleştirilmiştir. Beylikler döneminde Eretna, Kadı Burhaneddin, Dulkadirli ve 1522 yılında Osmanlı hakimiyeti başlamıştır. Bozok Türkmenleri'nin bölgeye yerleşmesi Dulkadirli Beyliği hakimiyeti sırasında gerçekleşmiştir (Koç, 2000: 4). Osmanlı himayesinde önce kaza sonra sancak statüsü verilmiştir. Yozgat Tanzimat öncesi Sivas, Tokat ve Amasya illerini içine alan Eyalet-i Rum'a Tanzimat sonrası ise Ankara vilayetine bağlanmıştır.

Anadolu'da 1243 yılından itibaren Moğol etkisi başgösterir. Bu tarihten itibaren Anadolu, İlhanlı Moğollarının atadığı valilerle idare edilmeye başlanmıştır. Pek çok bölgede askeri garnizonlar kuran Moğol birlikler, göçebe hayata uygun olan yaylaklara ve Sivas, Karaman, Kırşehir, Kayseri, Yozgat gibi Orta Anadolu şehirlerine yerleşmişlerdir. Yaşanan bu değişimler sonucunda Yozgat ve çevresinin etnik yapısı; bölgede daha önce bulunan Ermeniler, Türk ve Moğol göçerler, köy ve kasabalarda yerleşikler ve yönetici zümreden oluşmuştur. Kadı Burhaneddin'in Dulkadirli'lere kız vermek suretiyle oluşan akrabalığı sonrası Dulkadirli'lere bağlı bazı aşiretler Akdağ, Yozgat-Sivas arasındaki yaylaklara kalabalık gruplar halinde yerleştirilmişlerdir (Sarı, 2022: 10). Yozgat'ın ilk Osmanlı hakimiyeti 1398 yılında Yıldırım Bayezid tarafından ele geçirilmesi ile başlar. Ankara Savaşı sonrasında Yozgat ve çevresinde Dulkadirli Beyliği hakimiyeti devam eder. Ankara Savaşı neticesinde Tatarlardan boşalan bölgeyi Türkmen aşiretler yurt edinmiştir (Cansız, 1997: 43). Yozgat Dulkadirli hakimiyetinde konargöçerlerin yaylak alanından yerleşim sahasına dönüşmüştür. Selçuklu idaresinde “*Danişmendiyé*” olan adı, Dulkadirli hakimiyeti sonrası “*Bozok*” olmuştur. Dulkadirli Beyliği Maraş ve Bozok olmak üzere iki kola ayrılır. Bozok'un “Baltı Kazası” (merkez ve çevre köyler) ile Kanak-ı Bâlâ (Şefaattli) ve Kanak-ı Zîr nahiyelerini yurt tutmuş aşiretler büyük oranda Maraş'tan, bir kısmı ise Anadolu'dan gelmişlerdir (Sarı, 2022: 11). Bozok sancağının 1526-1923 yılları arasında Karaman, Rum, Ankara, Sivas gibi farklı eyaletler arasında gidip geldiği anlaşılmaktadır.

I. Dünya Savaşı'nın ardından işgal edilen Türk topraklarını kurtarmak amacıyla Sivas'ta 1919'da gerçekleştirilen kurultaya Yozgat'ı temsilen Yusuf Basri Bey katılmış ve aralarında üst düzey bürokrat ve askerlerin olduğu yirmi kişinin imzasını taşıyan bir telgraf göndererek Sivas Kongresi'nin kararlarını tanıdığını bildirmiştir (Erbulut, 2022:44). Sivas Kongresi sonrasında Müdâfaa-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti Yozgat'ta kurulmuş, Akdağmadeni ve Boğazlıyan'da Cemiyet'in şubeleri açılmıştır (Aslan, 2007: 45-46). II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İttihat ve Terakki'ye muhalefete başlayan Çapanoğlu Edip ve Celal beyler, Milli Mücadele'nin başlamasıyla birlikte Büyük Millet Meclisi'ni de ittihatçı olarak görüp karşısında yer almışlardır. Yozgat ve çevresinde bir ayaklanma başlatan beyleri durdurmak ve ayaklanmanın yayılmasını engellemek için Kılıç Ali görevlendirilmiş fakat başarılı olamayınca Büyük Millet Meclisi tarafından Çerkez Ethem görevlendirilmiştir. Ayaklanma Çerkez Ethem tarafından 23 Haziran 1920'de bastırılmıştır (Doğan, 2019: 18).

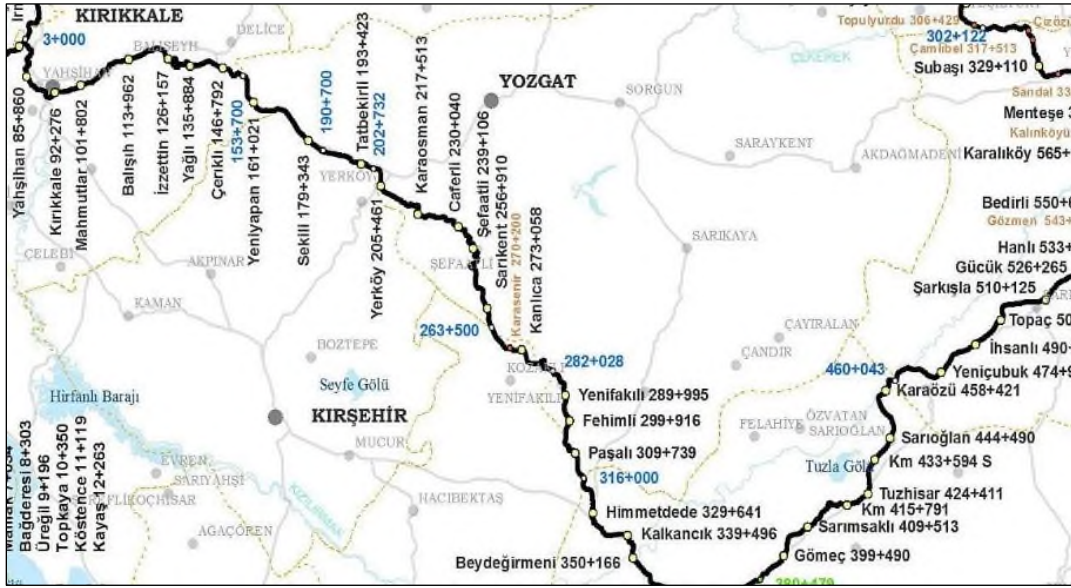
Yozgat sancağı, 1923 yılı sonrasında vilayetler listesine *Bozok Vilayeti* adıyla, müstakil bir vilayet olarak kaydedilmiştir. 1925-1926 tarihli salnameye göre Merkez (**Şekil 4.**), Boğazlıyan, Akdağmadeni ve Sorgun kazalarından oluşmaktadır (T.C. Devlet Salnamesi, 1926). Atatürk yurtiçi gezileri sırasında iki kez Yozgat'ı ziyaret etmiştir. İlk ziyaretini 15 Ekim 1924 tarihinde gerçekleştirmiş, iki gün sonunda Yozgat'tan ayrılmıştır. İkinci ziyaretini ise 3 Şubat 1934 tarihinde yapmış ve bir gün kalarak Yozgat'tan ayrılmıştır (Doğan, 2019: 19-20).



Şekil 4.Yozgat: Genel Manzara (Kaynak: H. S. Eprigyan, Resimli Doğa Sözlüğü, fasikül A, Aziz Lazarus, Venedik 1900).<https://www.houshamadyan.org/tur/haritalar/ankara-vilayeti.html>

### Yozgat'ta Cumhuriyet Dönemi Tren Garları

Günümüzde Yozgat iline bağlı on üç ilçe bulunmaktadır. Bunlar; Sorgun, Akdağmadeni, Boğazlıyan, Aydıncık, Çandır, Çayıralan, Kadışehri, Çekerek, Saraykent, Sarıkaya, Şefaattli, Yenifakılı ve Yerköy ilçeleridir. Yozgat ili sınırlarında demiryolu hattı Yerköy, Şefaattli ve Yenifakılı ilçe sınırlarından geçmektedir. Yozgat'ın tamamı düşünüldüğünde demiryolu hattı geçen üç ilçede sekiz durak ve istasyon tespit edilmiştir. Bunlar Ankara yönünden sırasıyla; Sekili, Yerköy, Karaosman, Caferli, Şefaattli, Sarıkent, Yenifakılı, Fehimli istasyonlarıdır (Şekil 5). Bu istasyonlardan başka Yeniyanan, Tatbekirli, Karasenir, Kanlıca ve Paşalı durakları vardır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Yozgat il sınırlarında yapımı gerçekleşen istasyon sayısı on üç iken, Yeniyanan köyünün Kırıkkale'ye, Tatbekirli köyünün Kırşehir'e, Karasenir, Kanlıca ve Paşalı köylerinin ise günümüzde Nevşehir'e bağlı olması bu sayıyı sekize düşürmektedir.



Şekil 5. TCDD Yahşihan- Yerköy- Kayseri Demiryolu Güzergahı.

### Yerköy Tren Garı

Yerköy tren garı, Yozgat ili Yerköy ilçesi, Karacaşar mahallesi 551 ada, 12 parselde yer almaktadır<sup>5</sup>. Tesis içerisinde, gar müdürlüğü, yolcu binası, açık ve kapalı hangar, lojmanlar, tuvalet, büfe, makasçı odası, su deposu,

<sup>5</sup> 551 ada, 5 parsel üzerinde tescillenen istasyon binasına 2006 ve 2017 yıllarında tevhid ve irfaz işlemi uygulanması suretiyle 551 ada,12 parsel üzerinde imar planına alınmıştır. Bkz. Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 30.09.2005 tarih ve 390 sayılı

kantar birimleri ile geniş bir alana yayılmış yapı topluluğunu barındırmaktadır (**Resim Şekil 6-8.**) 1924-1927 yılları arasında yapımı gerçekleşen Ankara- Kayseri hattı üzerinde yer alan Yerköy tren garı, yerli iş gücünden yararlanılarak tamamlanmış ve 20 Kasım 1925 tarihinde işletmeye açılmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi yapısı olan Yerköy tren garı bünyesinde yer alan Yerköy yolcu binası (1926), ambar ve üç adet lojman binası, korunması gerekli kültür varlığı kıstaslarını taşıması nedeniyle Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 30.09.2005 tarih ve 390 sayılı kararı ile tescillenmiştir.



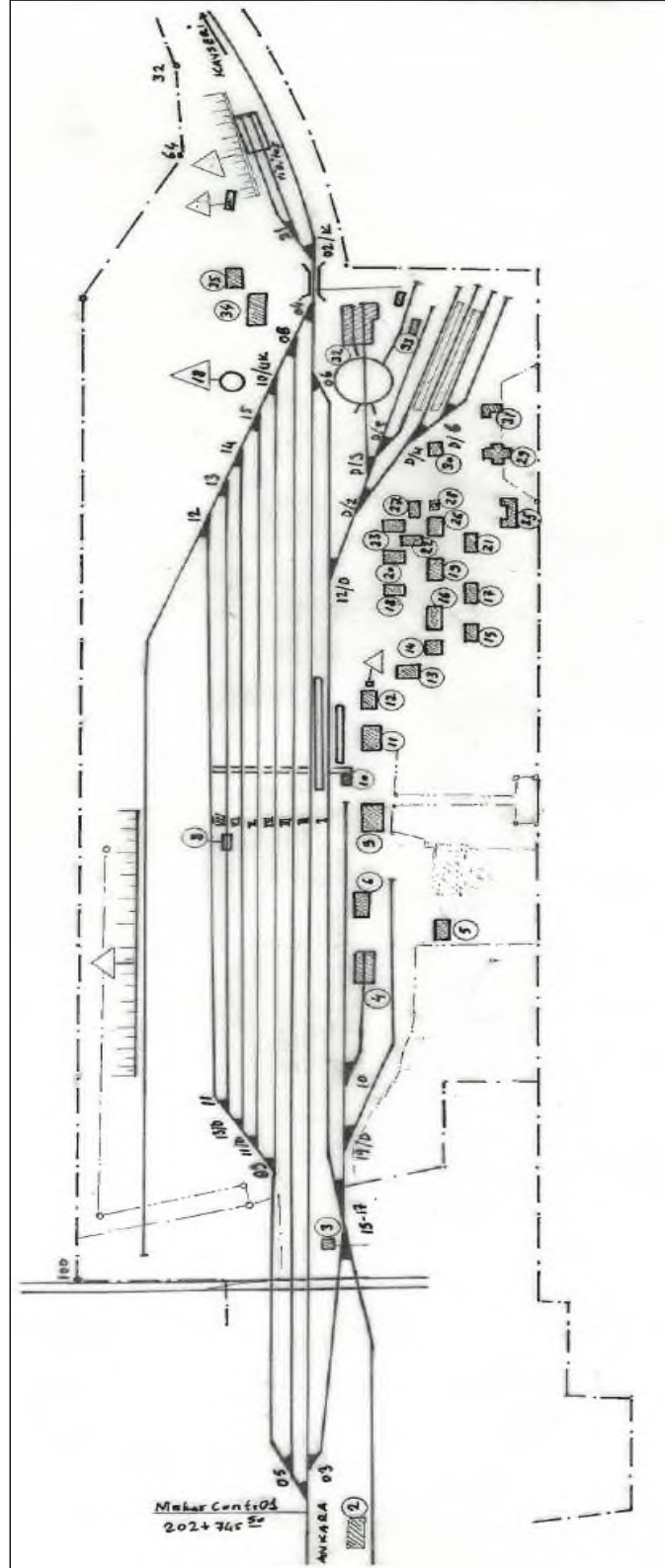
Şekil 6. Yerköy Tren Garı Yerleşkesi, 2021.



Şekil 7. Yerköy Gar Yerleşkesinin Kent İçinde Konumunu Gösterir Uydu Görüntüsü

karar, 21.09.2006 tarih ve 637 sayılı karar.



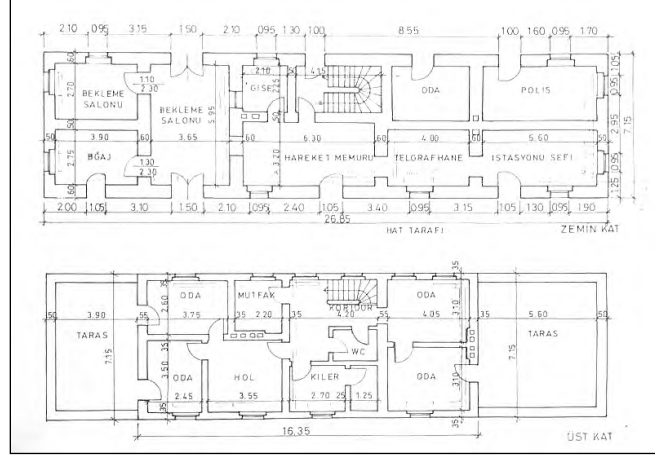


Şekil 8. Yerköy Tren Garını Gösterir Vaziyet Planı, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).



## Yerköy Yolcu Binası

Yapı topluluğunun merkezini teşkil eden yolcu binası, birbirine bitişik üç kütle halinde kuzey-güney yönde enine uzanan dikdörtgen bir plana sahiptir (**Şekil 9**). Merkezde yer alan ana kütle iki katlı olarak düzenlenmiştir. İstasyonun kısa kenarları konumundaki kuzey ve güney cephelerde yer alan üniteler, ana kütleyle oranla daha küçük ebatlarda ele alınmış, tek katlı birimlerdir. Kâğır yapı tekniğinde inşa edilen yolcu binası, ahşap beşik çatıya sahiptir.



**Şekil 9.** Yerköy Yolcu Binasına Ait Plan, 1926, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

Kısmi bodrum üzerinde iki katlı kuruluşa sahip yolcu binasının zemin katında giriş holü, makasçı odası, farklı büyüklüklerde iki adet bekleme salonu, bagaj yeri, telgrafhane, personel odası, polis odası ve istasyon şefine tahsis edilen oda yer alır. İstasyon binasında güney ünite de bekleme salonu, bagaj yeri, kuzey de polis ve şef odaları tek katlı düzenlemede olup üstü teras olarak kullanılmaktadır. İnşa edildiği dönemde lojman olarak işlevlendirilen üst katta farklı büyüklükte odalar, mutfak, kiler ve tuvalet birimleri yer alır. İstasyon binasının zemin katının doğu yönde peron cephesinde ve meydana bakan batı yönünde yedişer açıklık bulunmaktadır. Her iki cephede bulunan dört kapı açıklığından sadece bekleme salonuna açılanlar çift kanatlı olarak yapılmıştır. Tek katlı düzenlemede olan kuzey ve güney cephelerde simetrik ikişer pencere açıklığı mevcuttur. İstasyon binasının lojman olarak düzenlenen üst katın peron cephesinde dört, arka cephede ise altı pencere açıklığı bulunmaktadır. Güney terasa açılan iki, kuzeyde ise bir kapı açıklığı yer alır. Yapıda terasa açılan kapılar dışında, kapı ve pencere açıklıklarının tümü basık kemerli düzenlemeye sahiptir. İstasyonun kısa kenarları durumundaki kuzey ve güney cephede çatı seviyesinde dikey dikdörtgen formda birer pencere açıklığı vardır. Dikdörtgen formlu pencerelerin altında yazı panosu olarak düzenlenmiş bölümler, silme ile çerçevlendirilmiştir (**Şekil 10-14**).



**Şekil 10.** Ankara-Kayseri-Sivas hattında: 204. kilometrede Yerköy istasyonu. (H. Uyar arşivi)



Şekil 11. 1990'lı Yıllarda Yerköy İstasyonu Yolcu Binası,  
[https://m.facebook.com/797375700385356/photos/a.797381743718085/3358682554254645/?type=3&\\_rd=1](https://m.facebook.com/797375700385356/photos/a.797381743718085/3358682554254645/?type=3&_rd=1)



Şekil 12. Yerköy İstasyonu Yolcu Binası (batı) Meydan Cephesi, 2022.



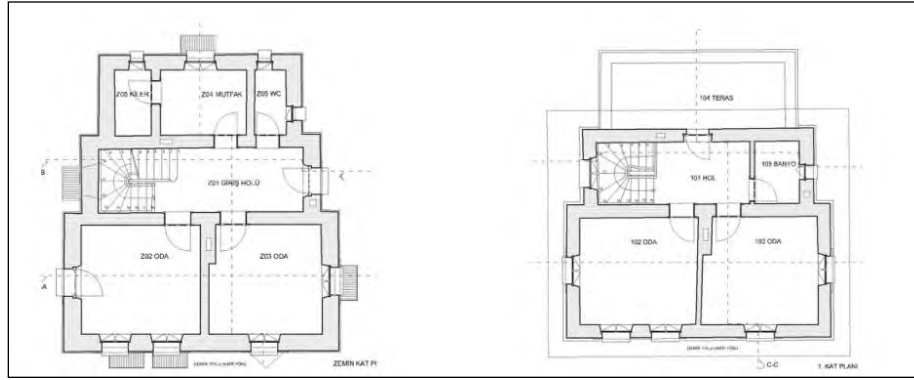
Şekil 13. Yerköy İstasyonu Yolcu Binası Peron Cephesi, 2022.



Şekil 14. Yerköy İstasyonu Yolcu Binası Batı Cephe, 2022.

### *Lojman I*

Lojman binası, gar yerleşkesinin güneybatısına konumlanmıştır. İki katlı kuruluşa sahip olan yapı, tek kütle halinde doğu-batı yönlü dikdörtgen bir planla uzanmaktadır. Kiremit kaplı kırma çatı yanlardan taşıyılarak saçak oluşturmuştur. Lojman zemin katına giriş kuzey ve güneydoğu cephede bulunan dikdörtgen kapı açıklığı ile sağlanır. Kuzey girişten ilk ulaşılan birim holdür ve bu mekanın güneyinde, üst kata ulaşılan merdiven yer alır. Yapının batıya yönelen kısmı kiler, mutfak ve tuvalet olarak düzenlenmiştir. Güneybatı kapısı doğrudan bir odaya açılmaktadır ve kuzeybatıya yönelen ikinci odası vardır. Lojman üst katına güneyde bulunan iç merdivenle hole geçiş sağlanır ve hol banyo ile sonlanır. Üst kat batıya yönelen kısmında teras, doğu da ise iki oda bulunur (Şekil 15). Cepheler tüm kütlede iki kademeli bir görünüm sergilemektedir. Alt kademede beden duvarları sıvalı ve boyalı cephelerle, günümüzde kurumsal renk boyası ile yolcu binasına benzerlik göstermektedir. Üst kademede örtü sistemine ait çatı uzantıları ise dışa taşkın ve saçak niteliği taşır.



Şekil 15. Lojman I'e Ait Zemin Kat ve Üst Kat Planı, (Sunay 2022).

Lojmanın demiryoluna bakan doğu cephesinde her iki katta simetrik olarak yerleştirilmiş üçer dikdörtgen formlu pencere vardır. Kuzey cephesinde kapı açıklığından başka biri zemin katta olmak üzere üç pencere açıklığı bulunur. Güney cephe de ise alt kademede bir kapı açıklığı ve üst kademede iki pencereye yer verilmiştir. Cepheler doğu da alt ve üst kademede boyuna dikdörtgen açıklıklarda kullanılan taşıntılı söve ve silmelerle, üst kademeler ise kuzey ve güney de sivri-basık kemerli pencerelerin taşıntılı silme ve söveleri ile hareketlendirilmiştir (Resim 16-18).





Şekil 16. Lojman I Doğu Cephe.



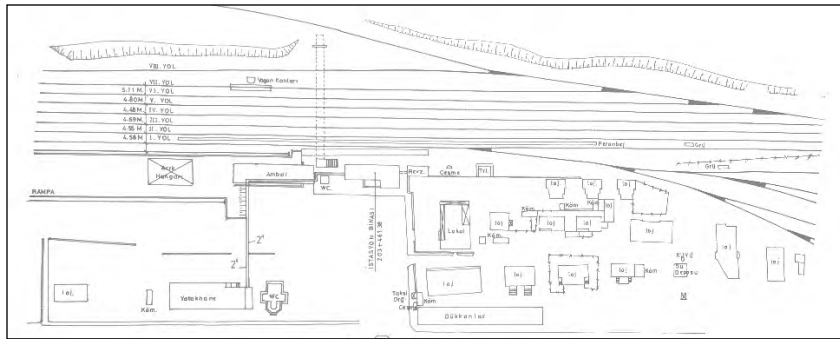
Şekil 17. Lojman I Güney Cephe.



Şekil 18. Lojman I Kuzey Cephe.

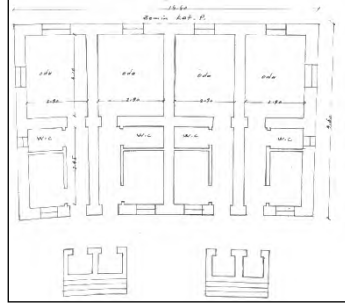
### ***Tek Odalı Lojman***

Yerköy tren garı bünyesinde inşa edilen tek odalı lojmanın TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nde bulunan 1997 yılına ait vaziyet planında ayakta olduğu anlaşılmaktadır. Ancak arazi çalışmaları sırasında yapının günümüze ulaşmadığı görülmüştür. Lojman hakkında bilgilerimizin sınırlı olması sebebiyle inşa ve yıkım tarihleri net olarak bilinmemektedir. Bu sebeple yapı hakkında bahsedeceğimiz aşağıdaki bilgiler arşiv belgeleri ve 1997 yılına ait vaziyet planı üzerinden aktarılacaktır (Şekil 19-22).

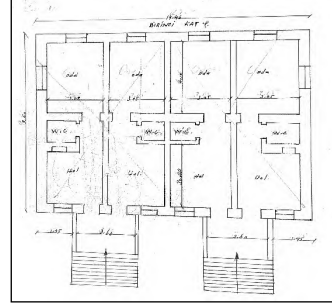


Şekil 19. Yerköy Tren Garına Ait 1997 Tarihli Vaziyet Planı, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

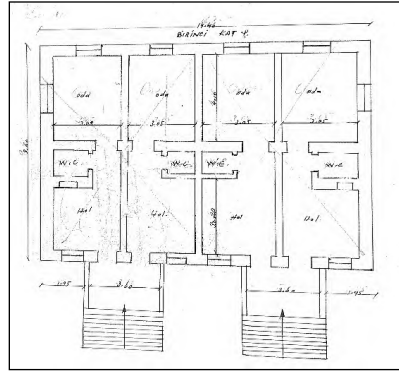




Şekil 20. Tek Odalı Lojman Zemin Kat Planı (TCDD).



Şekil 21. Tek Odalı Lojman Birinci Kat Planı (TCDD)



Şekil 22. Tek Odalı Lojman Birinci Kat Tadilat Planı (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

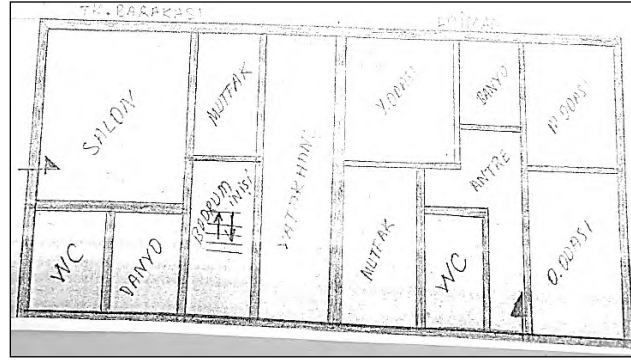
Bu plana göre lojman binası gar yerleşkesinin güneybatısında iki katlı olarak düzenlenmiştir. Kâgir yapı tekniğinde inşa edilen tek odalı lojman, birbirinden bağımsız girişleri bulunan ve ortak bir duvarla ayrılan doğu-batı uzantılı dört eş üniteden oluşmaktadır. Dikdörtgen plana sahip simetrik hücreler kuzeyden güneye sıralandığında bir numaralı lojman odasına girişi sağlayan kapı, dikdörtgen bir hole açılmaktadır. Hol, bölme duvar aracılığı ile kendi içerisinde iki birime ayrılmıştır. Bölme duvar yardımıyla oluşturulan koridorun sonunda oda yer alır. Lojman kuzeyinde bir, doğu ve batı cephelerinde de birer olmak üzere üç penceresi bulunur. Lojmanı oluşturan ikinci birim, girişte bölme duvarla iki bölüme ayrılan bir oda, holün bölünmesiyle oluşturulan koridor, tuvalet ve bir odadan oluşur. Holü ve odası birer büyük boyutlu pencereye sahiptir. Lojmanın üçüncü birimi, benzer şekilde bölme duvar ile iki bölüme ayrılmıştır. Koridor, tuvalet ve koridordan ulaşılan bir odadan meydana gelir. Doğu ve batı cephelerde olmak üzere iki büyük boyutlu pencere uygulanmıştır. Dördüncü birim ise yine bölme duvarla ayrılan bir hol, koridor, tuvalet ve odadan oluşur. Birinci lojman birimine benzer şekilde üç pencere açıklığına sahiptir. Bu açıklıkları doğu, batı ve güney cephelerde birer büyük boyutlu pencere olarak düzenlenmiştir. Tek odalı lojmanın birinci katı birbirinden bağımsız girişlere sahip ortak duvar paylaşımlı üç üniteden meydana gelir. Birinci ve ikinci lojman birimleri simetrik olarak düzenlenmiş ve girişte bir hol, tuvalet ve bir odadan oluşur. Her iki birim holünde bir pencere yer alırken bu uygulama birinci lojman ünitesi odasında iki pencere, ikinci lojman odasında tek bir pencere olarak ele alınmıştır. Lojman üst katında yer alan üçüncü birim girişin açıldığı dikdörtgen bir koridor, koridorun her iki yanında kare planlı birer oda, koridorla ulaşılan bir tuvalet, banyo, mutfak ve üçüncü bir odadan meydana gelir. Güneydoğu ve güneybatıda girişe yakın odalar ve mutfak bölümü iki pencereye sahipken diğer oda da bir pencere bulunur.

Tek odalı lojmanın üst katı, geçirdiği onarımlar sonrasında zemin katında olduğu gibi ortak duvarla ayrılan dört bağımsız lojman haline gelmiştir. Lojmanın daha geniş tutulan üçüncü birimi, antre merkezine örülen bir duvar ile iki bölüme ayrılmıştır. Lojman ünitesine güney cepheden girişi sağlayan kapı açıklığı kapatılarak antrenin bir bölümü, oluşturulan tek odalı dördüncü lojman ünitesi için tuvalet olarak işlevlendirilmiştir. Antre duvarıyla elde edilen üçüncü birimde mutfak ve banyo bölümlerini ayıran bölme duvar ortadan kalkmıştır. Oluşturulan birimler doğu-batı doğrultuda dikdörtgen bir plana sahiptir. Birimlerin her birinde simetrik olarak girişte bir hol yer alır. Duvarın yıkılması suretiyle oluşturulan alan, üçüncü lojmanın holü olarak yeniden düzenlenmiştir. Böylece lojman zemin katında uygulanan planın, tadilat sonrasında üst katta da devam ettirilmiş olduğu görülür. Lojman

binasının üst katında zemin kattan farklı olarak, birinci ve dördüncü hücre hollerinde uygulanan nişler; bu bölümlerin mutfak olarak işlevlendirilmiş olabileceğini akla getirmektedir.

### **Kontrolör Barakası ve Lojman**

İnşa tarihi bilinmeyen kontrolör barakası ve lojman, 2. Bölge Müdürlüğü'nün 07.05.2001 tarih ve 04.20/205692 sayılı emir ve 11.07.2001 tarih ve 01/04.20/206839-207699 sayılı Bölge olur emirleri ile yıkılmış, yapı günümüze ulaşmamıştır. Kontrolör barakası ve lojman, yolcu binasının güneyinde bulunur. Yapının kuzeyi kontrolör barakası, güneyi ise lojman olarak düzenlenmiştir. 25x7.50m. uzunluğunda inşa edilen yapı, kuzey-güney yönde kareye yakın iki ünitenin oluşturduğu dikdörtgen bir plana sahiptir (**Şekil 23**). Kâgir yapı tekniğinde inşa edilen yarı müstakil binanın kuzey ünitesi, bodrum üzeri bir kat olarak uygulanan kontrolör barakasıdır. Yapının birinci katına kuzey cephede bulunan bir açıklıkla ulaşım sağlanır ve giriş barakanın salonuna açılır. Ünitenin kuzeydoğu bölümünde yer alan salonun batısında banyo, tuvalet, bodrum iniş merdiveni ve bu merdiven karşısında bir mutfak yer alır. Kontrolör barakasının lojman ile bağlantılı güney cephesinde doğu-batı yönlü uzanan yatakhane bölümü bulunur.

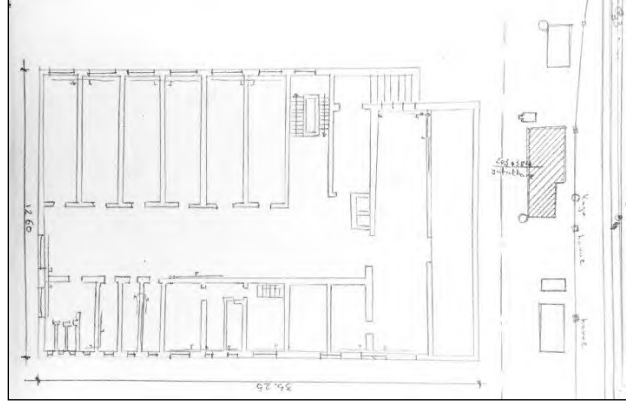


**Şekil 23.** Kontrolör Barakası ve Lojmana Ait Plan, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

Lojman kısmına giriş güneybatı yönde bulunan dikdörtgen açıklıkla sağlanır. Girişten ilk ulaşılan bölüm antredir. Antrenin güneybatısında ve güneydoğusunda birer oda bulunur. Antrenin bir ucunda banyo, kuzeybatıya yönelen alanında ise tuvalet yer alır. Lojman biriminin kuzeyde baraka ile bağlanan cephesinde mutfak ve diğer yönünde bir oda vardır.

### **Yatakhane Binası**

Yatakhane binası 1946 yılında inşa edilmiş, Yerköy tren garına ait 1997 tarihli vaziyet planında konumu verilmişse de yapı günümüze ulaşmamıştır. Yatakhane binasının yıkım tarihi net olarak bilinmemektedir. Yatakhane binası gar yerleşkesinin kuzeybatı tarafına konumlandırılmıştır. Yapı, bodrum üzeri iki katlı olarak kâgir yapı tekniğinde inşa edilmiştir. Yatakhane binası 35.25x12.60m. ebatlarında kuzey-güney yönlü uzanan ve güney tarafında daralan dikdörtgen bir plana sahiptir. Yapıya giriş güneydoğuda bulunan merdivenlerle sağlanır. Yatakhane bodrum katında on iki oda, iki hol, bir mutfak ve banyo bölümleri yer alır. Yapı içerisinde güneydoğuya konumlanan iç merdivenle katlar arası geçiş sağlanır. Bu merdivenle ulaşılan zemin kat on bir oda, iki hol, iki mutfak, üç banyo ve dört tuvalet olarak düzenlenmiştir. Yatakhane binasının birinci katında ise on üç oda, bir hol ve dört banyo ve tuvalet bölümü bulunur. Yatakhane binasında altı oda doğu cepheye, diğer birimler ise batı ve güney cephelere konumlandırılmıştır. Doğu ve batı tarafında bulunan odalar birer pencere açıklığına sahiptir (**Şekil 24**).

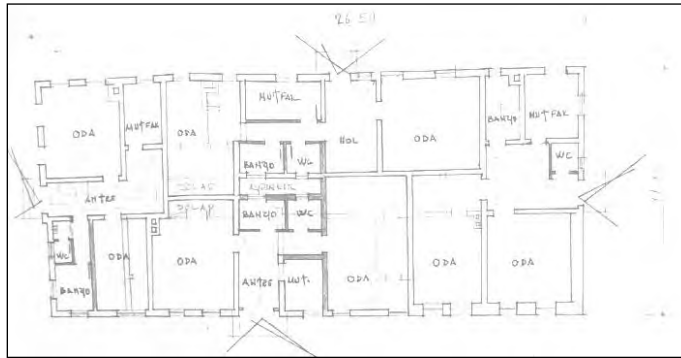


Şekil 24. Yatakhane Binasına Ait Plan, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

Yatakhane binası 1979 ve 1991 yıllarında onarımlar geçirmiştir. 22.09.1947 tarihli bina kayıt fişinde yer alan bilgilere göre; zemin kat on iki oda ve bir holden oluşur. Söz konusu belgeye göre üç yatakhanece ikişer oda olacak şekilde toplamda altı odayı kullanmaktadır. Birinci katta dokuz oda, üç banyo, dört tuvalet, bir lokal, bir kahve ocağı ve bir mutfak vardır. Bunlardan üç oda, bir mutfak ve tuvalet olan kısım yatakhanece tarafından kullanılırken diğer altı oda ise personel yatakhanece olarak işlevlendirilmiştir. Binanın son katında bulunan odalardan üçü, banyo ve tuvalet müfettişlere ayrılmıştır. Katta bulunan dokuz oda, üç banyo, bir hol ve bir tuvaletin ise personel tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır.

### **Eski Yatakhane Lojmanı**

Hıms/kâgir<sup>6</sup> yapı tekniğinde 1926 yılında inşa edilen lojman binası, 25.12.1996 tarih ve 01/04-20/219378 numaralı makam emri ile yıkılmış, günümüze ulaşmamıştır. Yatakhane binası gar yerleşkesinin güneybatısına konumlandırılmıştır. Farklı plana sahip dört lojman biriminin birleşmesiyle oluşan dikdörtgen planlı yapı, kuzey-güney yönlü uzanır. Yapıya giriş dört yönde bulunan bağımsız açıklıklarla sağlanır (Şekil 25). Lojmanı oluşturan doğu birim dikdörtgen bir plana sahiptir. Doğu cephede bulunan girişi, dikdörtgen bir hole açılır. Holün güney kısmında bir oda yer alır. Holün kuzeyine yönelen oda ise geçirdiği tadilat sonucu bölümlere ayrılarak mutfak, koridor, tuvalet ve banyo alanları oluşturulmuştur. Doğu lojman biriminin koridoru, kuzeyde bir odaya bağlanır. Lojman biriminde altı pencere açıklığı vardır. Bu açıklıklar holde bir küçük boyutlu, güney oda doğu cephesinde iki büyük boyutlu, mutfak kısmı doğuda bir büyük boyutlu ve kuzey oda doğu cephesinde iki büyük boyutlu pencere açıklığı olarak uygulanmıştır.



Şekil 25. Eski Yatakhane Lojmanına Ait Plan, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

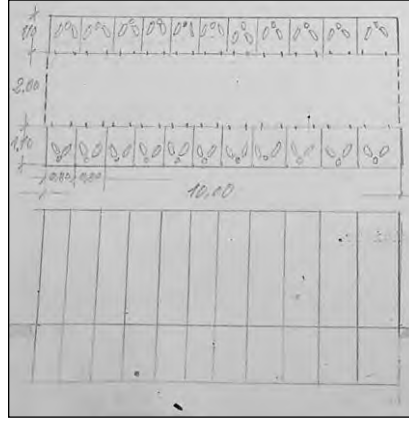
Güney lojman birimine giriş cephe merkezinde bulunan açıklıklarla sağlanır. Ters L planlı yerleşen lojman birimi girişi, antreye açılır. Antrenin doğusunda tuvalet, banyo ve mutfak bölümleri yer alır. Odalar batı yönde konumlandırılmıştır. Her iki oda ikişer pencere açıklığına sahiptir. Mutfak pencereleri doğuda bir ve güneyde bir

<sup>6</sup> TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen, 1947 tarihli, 9 plan numaralı lojmana ait bina fişi üzerinde cins bilgisi hıms olarak ve 1996 tarihli 9 plan numaralı ihbar fişi üzerinde cins bilgisi kâgir olarak işlenmiştir.

olacak şekilde uygulanmıştır. Batı lokman birimi kuzey-güney yönlü uzanmaktadır. Lojmana giriş batı cephede bulunan açıklıkla sağlanır. Girişten ulaşılan antre, doğuda banyo bölümü ile sonlanır. Antrenin güneye yönelen kısmında yer alan oda bölümlere ayrılarak güneybatı da mutfak, güneydoğuda ise tuvalet bölümleri oluşturulmuştur. Birimin kuzeyinde lojmanın bir diğer odası yer alır. Batı lojman biriminde odalarda ikişer, mutfakta ise bir pencere açıklığı vardır. Kuzey lojman birimi doğu-batı yönlü uzanan düzgün olmayan bir dikdörtgen plana sahiptir. Lojmana giriş kuzey cephe merkezinde bulunan açıklıkla sağlanır. Giriş L şeklinde bir antreye açılır ve doğuda bir mutfakla bağlanır. Antrenin doğusunda bir oda yer alır. Lojmanın batısında yer alan oda geçirdiği tadilat sondası bölümlere ayrılarak tuvalet, banyo ve küçük boyutlu bir odaya dönüştürülmüştür. Yapının kuzey birimi diğer lojmanlardan farklı olarak sekiz pencere açıklığına sahiptir. Bu açıklıklar, doğu odada kuzey ve doğu cephelerde ikişer açıklık, mutfakta ve batı oda da bir, banyoda kuzey ve batı yönde birer açıklık olarak uygulanmıştır.

### **Sahra Helası**

Sahra helası, gar yerleşkesinin güneydoğusunda yer alır ve dikdörtgen planla kuzey-güney yönlü uzanır. Tek katlı düzenlemeye sahip olan yapının inşasında sac malzeme kullanılmıştır. Sahra helasının kuzey ve güney cephe merkezinde birer giriş açıklığı vardır. 10x5m. uzunluğundaki hela, kendi içerisinde yirmi iki bölüme ayrılmıştır. Söz konusu bölümler yapının doğusunda on bir ve batısında on bir bölüm halinde simetrik olarak yerleştirilmiştir. Sahra helası günümüze ulaşmamıştır (**Şekil 26**).



**Şekil 26.** Sahra Helasına Ait Plan, (TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi).

Gar yerleşkelerinin umumi helalarında, çoğunlukla kadın ve erkek bölümleri duvarla birbirinden ayrılır ve birbirini görmeyen girişler uygulanır. Söz konusu helanın inşasında istasyon ihtiyacına yönelik olup olmadığına dair bir veriye ulaşılamamıştır. Yerköy tren garı sınırlarında inşa edilen sahra helasının kayıt dışı olması, boyutları, inşa yılı ve inşa malzemesi dikkate alındığında, 1940 yılında Yozgat'ı da etkileyen bir deprem neticesinde inşa edilmiş olabileceği düşüncesi akla gelmektedir<sup>7</sup>. TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nde yer alan plana göre sahra helasının doğu ve batıya yerleşen kısımları, kuzey-güney cephelerinden birbirlerine bağlanmaktadır. Sahra helaları kuruluşları ve kullanılan malzeme gereği çoğunlukla tek veya iki yanda birbirine bağlanırken karşılıklı yerleştirildiklerinde aralarında bağlantı kurulmamıştır. Bu genel uygulamadan yola çıkılarak Yerköy tren garı sahasında var olduğunu bildiğimiz sahra helasının da konumlandığı alanda karşılıklı on bir bölümden oluştuğu ve tek eğimli bir çatı ile örtüldüğü düşüncesi yanlış olmayacaktır.

### **Sonuç**

Yerköy tren istasyonu, Ankara-Kayseri demiryolu güzergahı üzerinde yer alır. Çalışmamıza konu olan demiryolu hattı ilk olarak 1893 yılında Haydarpaşa-Ankara, Ankara-Kayseri demiryolu projesi ile Almanlara verilmiş fakat proje hayata geçirilememiş ve hat üzerinde 1924 yılına kadar bir faaliyette bulunulmamıştır. 1924 yılına

<sup>7</sup> TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Arşivi'nden elde edilen bilgiye göre sahra helası 1941 yılında inşa edilmiş ve ilgili müdürlüğün 1962 yılına ait incelemelerinde yapıya ait bina fişi oluşturulmuştur. Ancak yıkılan sahra helasının, Yerköy garı bünyesinde kullanılıp kullanılmadığı konusunda net bir şey söylemek mümkün değildir.



gelindiğinde ise Ankara-Sivas demiryolu hattının inşa çalışmaları başlamış ve Çerikli (Kırıkkale) üzerinden Çorum güzergahına devam ederek Sivas'a ulaşması hedeflenmiştir. Nitekim demiryolunu Sivas'a ulaştıracak olan bu inşa çalışmaları yüksek maliyeti ve demiryolunun önemli kent merkezlerine uğramayacak olması sebebi ile hattın Yahşihan-Yerköy-Şefaati-Yenifakılı üzerinden Kayseri'ye bağlanması ile sonuçlanmıştır. Demiryolunun güneye yönelmesi sonucu, Yozgat il merkezi hattın doğusunda kalmış ve demiryolu il merkezine uğramadan Yerköy, Şefaati ve Yenifakılı ilçe sınırlarından geçerek Kayseri'ye ulaşmıştır. Yerköy tren garı yapı topluluğu bakımından geniş bir alana dağılmıştır. 1925 yılında ulaşım açılan istasyon bünyesinde, kâgir yolcu binasıyla çağdaş ahşap lojman ve bekçi barakaları inşa edilmiştir. 1927 tarihli Kayseri istasyonunun tamamlanmasına kadar olan süreçte Yerköy istasyonu bünyesine çok sayıda yeni yapı birimleri eklenmiştir. Toplamda sayısı yetmiş geçen birimlerden, istasyon çevresine konumlananların sayısı otuz beştir. Çoğunluğu günümüze ulaşmayan ahşap ve kâgir yapılardan oluşan bu birimler, makasçı kulübesi, geçit kulübesi, açık ve kapalı hangar, kantar binası, büfe, revizörlük, lokal, depo binaları, kömürlük, yatakhane, tuvalet ve farklı büyüklükte lojmanlardan oluşmaktaydı. İstasyon bünyesindeki bu yapıların birkaçının işlevi zaman içerisinde değişmiştir. Örneğin; lojman olarak tasarlanan binalardan bazılarının zaman içerisinde yazıhane ve ev olarak işlevlendirildiği görülür. Bu değişikliklere yolcu binasında da rastlanır. Yolcu binasında bagaj yerinin personel odasına dönüştürülmesi, lojman olarak planlanan üst katın istasyon yönetim birimi olması bu değişikliklere örnek teşkil eder. Yerköy istasyonunun yolcu binası mimari olarak da müdahaleler görmüştür. Bunlardan bazılarını inşa edildiği dönemde yapı üst katında peron cephesinde bulunan büyük boyutlu pencerelerden birinin 2/3 oranında doldurularak havalandırma pencerelerine dönüştürülmesi, ahşap kapı ve pencerelerin PVC kapı ve pencerelerle değiştirilmesi, yapı içerisinde hareket memuru odasından giriş holüne açılan kapı ve ana bekleme salonunu bagaj yerine bağlayan kapı açıklıklarının içlerinin doldurularak kapatılması olarak bahsedebiliriz. 1973 yılında ise istasyon binasının bekleme salonlarının kapı ve pencere açıklıkları kapatılarak güneybatı cephesine iki bölüm şeklinde eklemeye yapılmıştır. Söz konusu bölümlerin yapımı bekleme salonu olarak gerçekleştirilse de günümüzde kiler olarak kullanılmaktadır.

Yolcu binaları, süslemeden çok işlevselliği ile öne çıkan kamu yapılarıdır. Çoğunlukla diğer istasyon binalarında olduğu gibi Yerköy istasyon binasında da cephelerde kat sınırları, kapı ve pencere söveleri, silmelerle dışa taşıntılı şekilde yapılmıştır. Ancak Yerköy yolcu binasında varlığını eski fotoğraflardan tespit edebildiğimiz, kat arasındaki silmelerin günümüze ulaşmadığı mevcut halinden anlaşılmaktadır

Yerköy yolcu binası kuruluş özellikleri bakımından farklı tiplerde yolcu binalarının taşrada uygulanan bir varyantı durumundadır. Daha büyük ölçekte ele alınan II.sınıf yolcu binalarına benzer şekilde yolcu ve haremlik bekleme salonu bulunur. Yerköy yolcu binası her iki kısa kenarında idari hizmetler için kullanılan odaların bulunması ve bu iki bölümün üzerinin teras olarak işlevlendirilmesi bakımından II.sınıf yolcu binası olan Uşak (1897) Gar binası ile benzerlik gösterir (Gürsoy, 2016: 58). Fakat söz konusu yapı kadar anıtsal bir görünüme sahip değildir. Chemins de Fer Ottoman d'Anatolie (CFOA) ve NYDQVIST-HOLM şirketinin Cumhuriyet dönemi demiryolu politikası çerçevesinde projeleri yapılan yolcu binaları incelendiğinde en yakın örneklerin III.sınıf yolcu binaları olduğu görülür. Kayabaşı (Amasya 1927), Kızıoğlu (Amasya 1928) ve 1930'lu yıllarda inşası gerçekleşen Çerkeş (Çankırı 1935) ve Ergani (Diyarbakır 1937) yolcu binaları bu tipe örnek teşkil eder. III.sınıf yolcu binalarında yapının kısa kenarlarından biri ambar olarak işlevlendirilir. Ana kütleyle eklenen ambar bölümü bulunmayışı Yerköy yolcu binasını bu grup yapılardan ayırır. Diğer bir fark ise kısa kenarlarının çatı ile kapatılmadan teras olarak düzenlenmesidir. Bulduğu hat üzerinde benzer tipte inşa edilmiş yolcu binası bulunmazken Yenifakılı yolcu binası, tek taraflı bir teras uygulamasına sahiptir.

Lojman I yapısının cephelerinden anlaşıldığı üzere istasyon binasından farklı olarak kapı ve pencerelerde aslına uygun ahşap kanatlar kullanıldığı görülür. Silme ve söveler ise geçmişlerine ait bilgiler veriyor olsalar da kullanılan malzeme gereği farklılık gösterir. Yapı, I. Ulusal Mimarlık Akımı'nın simetrik bir düzende, vurgulu yatay eksenler, kırma çatılı geniş saçak uygulamaları, üst kademede sivri kemerli pencerelerin silme ve sövelerinin taşıntılı profilleri gibi karakteristik özelliklerini yansıtmaları bakımından dikkat çekmektedir. Lojman binası genel hatlarıyla Niğde tren garı bünyesinde inşa edilen lojmana benzerlik göstermektedir. Tek odalı lojman ise gar yerleşkesi içerisinde ünik bir örnek olarak karşımıza çıkar. Söz konusu lojmanın kuruluş şeması, çoğunlukla tren garları bünyesinde inşa edilen yatakhanelerle benzerlik gösterir. İstasyon kapasitesi göz önüne alındığında, üç katlı düzenlemeye sahip yatakhane binası olması ve mevcut lojmanların sayısı personel için ek binaya ihtiyaç duyulmayacağını akla getirir.

Osmanlı demiryolu çalışmaları incelendiğinde geçtiği köy, kasaba ve şehirlerde hızlı bir kentleşme, nüfus artışı, ticari hayatın gelişimi ve kültürel alışveriş gibi konulara etkilerinin olduğu bilinmektedir. 1925 yılına kadar küçük bir köy olan Yerköy'de kentleşme faaliyetleri demiryolunun ulaşımına açılması ile birlikte istasyon civarına yayılır. Böylece ilçede PTT binası, Hükümet Konağı, Banka Şubesi, yazlık sinema ve çeşitli esnaf faaliyetleri istasyon çevresinde oluşturulan Kırşehir, Hükümet ve İstasyon caddelerinde şekillenecektir. Yerköy istasyon meydanı, oluşturulduğu yıllardan itibaren çeşitli ulusal bayramlar, anma törenleri ve idari etkinliklerin yapıldığı bir alan olarak kullanılır. Bu uygulama günümüzde de devam eder.

Yozgat ve ilçelerinin ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanır. 1925 yılından itibaren bölgenin ticari ilişkilerinde hareketlilik yaşanmıştır. Demiryolu, Yozgat ve çevre iller arasında tahıl gibi ürünlerin sevkiyatını hızlı ve ekonomik biçimde sağlamanın bir aracı olmuştur. Her ne kadar 1928 yılında yaşanan kuraklık ve 1929 buhranından etkilenilmişse de dönemin bakanlar kurulu tarafından alınan önlemlerle bu olumsuz etkiler giderilmeye çalışılmıştır (Kalaycı, Ünlü, 2022: 120-121). Bu süreçte İnönü Hükümeti tarafından buğday toplama istasyonları kurulmuştur. 1938 yılında Toprak Mahsulleri Ofisi'nin (TMO) kurulması ile ofis merkezlerinden biri de Yerköy'de kurulur. Bölgede tarımcılığın yanında tiftik üreticiliği de yapılmaktadır. 1933-1934 yılları arasında sektörün yaşanan olumsuzluklardan arındırılması ile başta Almanya olmak üzere birçok Avrupa ülkesine ihracat gerçekleştirilmiştir (Bulan, 2019: 71).

### Kaynakça

- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Anı Yayıncılık.
- Akçakaya, U. (2022). "Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi", *ESOGÜ Tarih Dergisi*, 5 (1), 29-61.
- Aslan, G. (2007). *Milli Mücadele Yıllarında Yozgat*. [Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Bozkurt, M. (1988). *Demiryolu*, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası.
- Bulan, S. (2019). *Türkiye'de Hayvancılık (1923-1950)*. [Yüksek Lisans Tezi, Cumhuriyet Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Cansız, İ. (1997). *Şer'iyye Sicillerine Göre XIX. Yüzyıl Sonlarında Yozgat Sancağı*. [Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Deny, J. (1960). *Yeni Türkiye*, (Çev. Sencer Kodolbaş). Doğu Matbaası.
- Doğan, M. Y. (2019). *Cumhuriyetin İlk On Beş Yılında Yozgat*. [Yüksek Lisans Tezi, Bozok Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Durak, S. (2003). *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*. [Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*. Eren Yayıncılık.
- Eprigyan, H. S. (1900). Resimli Doğa Sözlüğü, fasikül A. Aziz Lazarus, Venedik.
- Erbulut, Ö. (2022). "Osmanlı'dan Cumhuriyete Yozgat'ın Kentsel Gelişimi", *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.III. Akçağ Yayınları, 39-53.
- Erkan, Y. K. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması*. [Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Gürsoy, E. (2016). *Uşak Garı ve İstasyon Binaları*. Ege Üniversitesi Basımevi.
- İnan, A. (1989). *İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923)*. Türk Tarih Kurumu Yayınevi.
- Kâhya, E. (1988). "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten Dergisi*, 52 (202), 209-218.
- Kalaycı İ, Ünlü A. (2022). "Cumhuriyet Dönemi Yozgat'ta Tarım ve Hayvancılık", *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.III. Akçağ Yayınları, 115-136.
- Karal, E.Z. (1988). *Osmanlı Tarihi VIII*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Koç, Y. (2000). "Bozok Türkmenleri ve Boydan Sancağa Bozok Adı", *Rumelide ve Anadolu'da Yörükler ve Türkmenler Sempozyumu*.
- Meydan Larousse: Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, (1969). Meydan Gazetecilik ve Neşriyat Ltd.
- Ocak, A.Y. (2023). *Babailer İsyanı*. Dergâh Yayınları.
- Omura, S. (1990). "1989 Yılı Kırşehir, Yozgat, Nevşehir, Aksaray İlleri Sınırları İçinde Yürütülen Yüze Araştırmaları", *Araştırma Sonuçları Toplantısı VIII*, 69-89.
- Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. K.K.K. İstanbul Askeri Basımevi.
- Ortaylı, İ. (2008). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. Timaş Yayınları.

- Özbudak, O. (2022). “Tarih Öncesi Dönemde Yozgat”, *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.I. Akçağ Yayınları, 1-8.
- Sancaktar, H. (2022). “Yeni Araştırmalar Işığında Yozgat ve Çevresinin Arkeolojisi”, *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.I. Akçağ Yayınları, 55- 69.
- Sarı, A. (2022). “Oğuz Muhacchetinden Osmanlı Hakimiyetine Kadar Yozgat”, *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.II. Akçağ Yayınları, 3-19.
- Schivelbusch, W. (1986). *The Railway Journey*. The University of California Press.
- Sunay, S. (2022). Birinci Ulusal Mimarlık Akımı Demiryolu Lojman Binaları İçin Bir Tipoloji Denemesi. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 62(1), 741-763.
- Şenocak, B. M. (2022). “Antik Dönemde Yozgat ve Çevresindeki Yol Güzergahları”, *Yozgat Tarihi ve Kültürü*, (Editör: Ebubekir Güngör), C.I. Akçağ Yayınları, 71-84.
- Taş, M. (2021). *Bağdat Demiryolu Hattı*. Atayurt Yayınevi.
- Temizer, A. (2011). “Lokomotif’in Yüz Yıllık Gelişimi (1804-1904) ve Osmanlı’da Lokomotif”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyumu*, 1881-1194.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*. Başak Matbaacılık.
- Yılmaz, Ö. F. (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han’ın Hicaz Demiryolu Projesi*. Çamlıca Basım.
- Yozgat Valiliği. (1991). *Yozgat 1991 İl Yılı*. Sevinç Matbaası.
- Demiryolları Mecmuası. (1930). C. 6. S. (66-70), s. 270-285.
- Cumhuriyet Gazetesi, 18 Nisan 1341(1925). <https://www.gastearsivi.com/ara/cumhuriyet>
- TBMM Kavânin Mecmuası, (1925). C. 3. TBMM Matbaası.
- TBMM Kavânin Mecmuası, (1927). C. 5. TBMM Matbaası.
- TBMM Kavânin Mecmuası, (1931). C. 10. TBMM Matbaası.
- T.C. Nâfia Vekâleti, (1938). *Bayındırlık İşleri Dergisi*. 5(5).
- 1925-1926 T.C. *Devlet Salnamesi*, (1926). Matbuat Müdüriyet-I Umumiyesi Matbaat-i Âmire.

## EXTENDED SUMMARY

Railway refers to a transportation system where vehicles travel on tracks made of iron rails. In general terms, a railroad is a set of rails that enable the vehicle to move on the track without its wheels losing contact with the rails, in order to facilitate transportation of living things or objects from one location to another. Throughout history, there has been a continuous pursuit for faster, cost-effective, convenient, and safer methods of transportation, which have played a crucial role in human life. The progression of such endeavor, which started with the invention of the wheel, has persisted throughout history across many modes of transportation in land, sea, and air. In the view of technological advancements, iron rails were implemented on roadways previously made of stone, and steam power previously utilized for marine transportation was incorporated into locomotives to enable railroad transportation. The Industrial Revolution was the primary reason behind the development of the first railroad in the modern sense in the United Kingdom. Due to the rapidly growing population, factories, ports, and new cities established subsequent to the Industrial Revolution, sparking consumption brought on a need for new transportation systems. With the impact of the Industrial Revolution, consequently, the railroads quickly expanded worldwide and contributed to economic growth. Railroad transportation systems, initially showed up as wagons propelled by human or animal force on tracks laid on wooden beams and stone, has found different application areas based on the level of development of the respective countries they were built in. Although railroads attracted the attention of the Ottoman Empire from the first moment, implementation of railroads across the country was hindered by technical and economic inabilities. The convenient transportation offered by the railroads were regarded by Ottoman statesmen as a means of salvation from the depression. The construction process of railroads, with the speed and convenience of transportation they offer, became a battleground for the great powers where they sought to assert their conflicts of interests and thus obtain concessions. The construction of railroads within the national borders during the period from 1856 until the proclamation of the Republic serves as a significant evidence that the Ottoman empire was far from political, economic, social and military aspirations and that it was excluded from the industrialization goals and colonized by the European states. The construction of railroads in European countries led to the growth of the iron and steel industry in particular, resulting in creation of new markets and accumulation of capital.

The term "station," a loan word from French that means waiting, refers to a location inside a railroad network where trains can halt according to their schedule, which are designed to serve the purpose of facilitating the transit of passengers and goods, as well as providing operational services. The smallest stations are called "whistle stops (durak in Turkish)", whereas the ones with larger passenger facilities and equipment are called "railroad terminals (gar in Turkish)". The incorporation of several functional buildings into train stations ensures the efficient execution of railroad transportation. Passenger buildings are structures that serve the dual purpose of facilitating pre-travel operations for passengers and supporting technical operations. Additional facilities attached to the railroad terminals were built to fulfill the needs of railroad traffic. The capacity and number of these structures varies according on the requirements of the regions in which they are constructed. Furthermore, the architectural characteristics of the structures within the facility may also differ.

This research study shows that the buildings, that were identified as a result of the research conducted in the Archive of 2<sup>nd</sup> Regional Directorate of SRTR (State Railroads of Turkish Republic), Yerköy Municipality Archive, Archive of the Republic and in the field survey carried out within the borders of the study area, were documented shortly before their demolition in the previous years and that many of these buildings have not survived to the present day. The studies in the current literature on public buildings and railroads have primarily addressed the construction of stations during the Ottoman period and the railroad infrastructure located in major urban centers of the Republic. Although the Yerköy station, situated along the Ankara-Kayseri railroad route, being one of the early undertakings of the newly established Republic of Turkey successor to the Ottoman Empire, has an important place in providing valuable information about the political, financial and economic decisions and determination of the new state as well as its architectural practices, it has not received much attention from researchers. Many new building units have been attached to Yerköy station. Of the units totaling more than seventy in number, approximately thirty five were situated around the station. These units that are comprised of wooden and masonry structures, most of which have not survived to date, included a switchman's hut, passage hut, open and closed hangar, weighbridge building, buffet, inspector's office, clubhouse, storage buildings, coal shed, dormitory, toilet, and lodgings of various sizes. Among the facilities built within the Yerköy



train station, an eclectic architectural style is visible in the buildings in particular. The three lodging buildings identified in the station facilities exhibit the characteristic features of the First National Architecture Movement. In terms of ornamental features, passenger buildings are civil structures that stand out with the emphasis on functionality over ornamentation. Similar to the other station buildings, the Yerköy station building was also built with prominent exterior features such as floor borders, door and window surrounds, and moldings on the façade. Given its present condition, it is evident that the moldings between the floors, which could be confirmed to have existed by historical images of the Yerköy passenger building, has not survived to date. Upon examining the other facility structures, details of which were mentioned above but cannot be elaborated on under broader titles due to page limitation, it becomes evident that the Yerköy station exhibits an intermediate form in connecting the railroad network of the Ottoman period to that of the Republican period, constituting a similar exemplar of transition in the architectural style.